

RC8B

Factory Team

1:8 Scale Nitro 4WD Offroad Buggy Kit
80902



Manuel d'instructions du Buggy 1/8 Thermique 4x4

TEAM ASSOCIATED



:: Introduction

Merci d'avoir fait l'acquisition de ce produit Team Associated. Ce manuel contient des instructions et des conseils pour monter et entretenir votre nouveau RC8B. Veuillez prendre un moment pour le lire entièrement et vous familiarisez avec toutes les étapes car elles vous aideront à comprendre les fonctions des composants et de voir quelques astuces pour obtenir le meilleur de votre RC8B construit avec expérience.

:: Caractéristiques du RC8B

- Amortisseurs "gros volumes" 16 mm
 - Anodisation traitée "dur", coupelle de volume d'amortisseur constant.
 - Tiges d'amortisseurs de 4mm
- Supports d'amortisseurs en alu de 5mm anodisés bleu
 - Les supports d'amortisseurs du RC8B permettent aux pilotes de donner plus d'angle afin d'avoir une suspension plus agressive.
 - Nouveau support d'amortisseurs avec plus d'angle pour ajuster les réglages ainsi que le montage et le démontage plus facilement.
 - Nouveaux points d'ancrage du carrossage avant pour davantage de réglages.
- Les supports d'amortisseurs aluminium anodisés bleu avant et arrière
 - Les bagues moulées permettent un réglage plus facile du pincement arrière, de l'anti-cabrage et de l'ouverture avant.
- Nouveau système de direction pour réduire la prise de carrossage.
- Nouveau support d'aileron pour faciliter l'introduction des amortisseurs de 16mm.
- Nouvel emplacement de l'accu vers l'avant capable d'accueillir une batterie lipo de 2100mah.
- Renfort de châssis avant et arrière composites moulés.
- Bouchons d'amortisseurs alu pour une plus grande durabilité.
- Jeu de jantes 83mm blanches Factory Team incluses dans le kit.
- Support moteur allégé.
- Platine supérieure alu anodisée bleue.
- Fiches de réglages de pilotes victorieux.
- Châssis de 3mm allégé et traité dur.
- Nouvelles fixations des amortisseurs sur le triangle pour une plus grande durabilité.
- Rotules de direction améliorées pour une plus grande durabilité.
- Nouveaux embouts de suspension et nouveaux triangles pour une grande durabilité.
- Maintenant, utilisez les vis du RC8T pour régler plus facilement du haut jusqu'en bas.
- Nouveau réservoir pour une plus grande durabilité.

:: Options

Les options et accessoires vous aident à obtenir le meilleur rendement de votre kit RC8B.

- De la colle cyanoacrylate
- De l'huile silicone
- Du frein filet
- Des Jeux de clés
- Tournevis à douille
- Outil de mesure de garde au sol
- Des ciseaux à lexan

:: Complément

Votre buggy RC8B est livré assemblé avec toutes les options "Factory Team" installées. Cependant, il y a des éléments dont vous aurez besoin pour compléter votre kit :

- Un moteur 3,5cc à échappement arrière
- Une radiocommande 2 voies. Le FM/PCM est recommandé
- Un pack d'accus de réception 4,8-7,4v
 - les packs montés à plat ou pyramide.
 - Li-Po batterie 1600mAh ou 2100mAh
- Des piles (ou accus rechargeables) de type AA pour l'émetteur
- Un résonateur, un ensemble de joints d'échappement, coude et ressorts de fixation
- Du carburant
- Une pipette à carburant
- Un chauffe-bougie
- Un banc de démarrage
- Des pneus pour buggy 1/8ème
- De la peinture pour carrosserie en lexan
- Des clés six pans • Un couteau de modéliste • Alésoir



Associated Electrics, Inc.
26021 Commercentre Dr.
Lake Forest, CA 92630



<http://www.TeamAssociated.com> • <http://www.RC10.com>

Customer Service
Tel: 949.544.7500
Fax: 949.544.7501

:: Assemblage du châssis

SAC A

89001
bavette latérale

25201 x6
vis FHC
3x8mm

89000
châssis noir dur

mrc
MODEL RACING CAR

:: Assemblage du châssis (suite)

89013 x2
axe de sauve-servo
et renvoi

frein-filet
#1596

89214 x2
vis FHC
4x12mm

frein-filet
#1596

mrc
MODEL RACING CAR

:: Assemblage de la direction

SAC B

89016
tube de
sauve-servo

89015
bras de
sauve-servo

graisse gra-
phite #6388

89015
sauve-servo de
direction

89117 x2
rondelle de calage
de différentiel

89016
ressort de
sauve-servo

89016
molette de
réglage durété

espace de
8mm

frein-filet
#1596

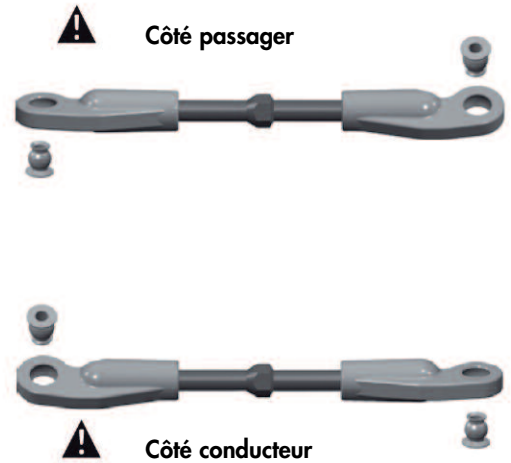
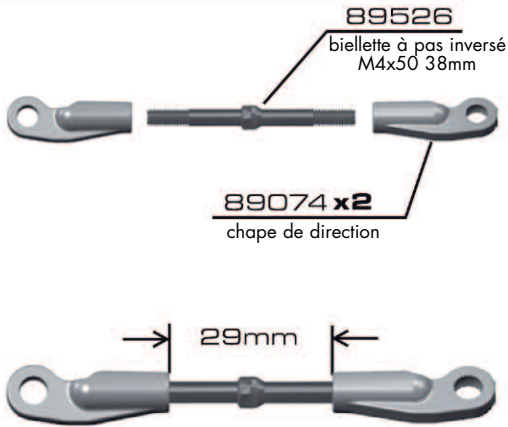
89161 x4
roulements de
direction
(jeu complet)

89014 x2
bague de barrette
de direction

89015
bras de
sauve-servo

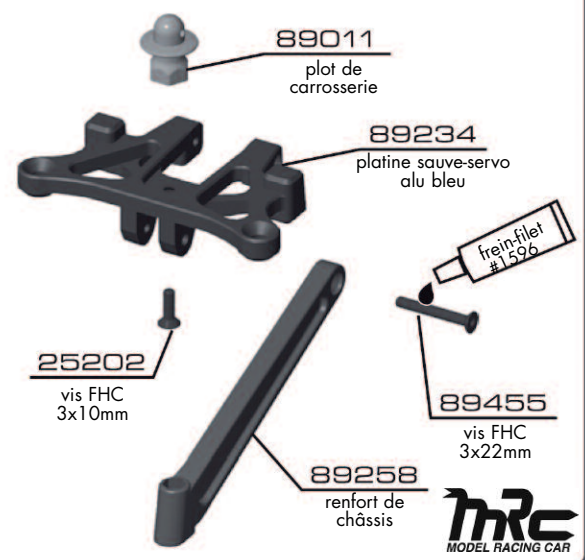
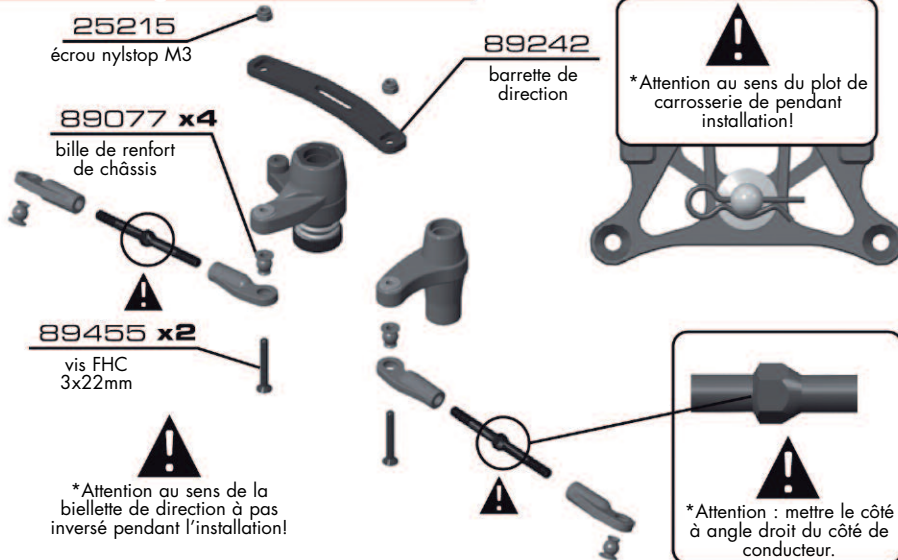
mrc
MODEL RACING CAR

:: Assemblage de la direction (suite)

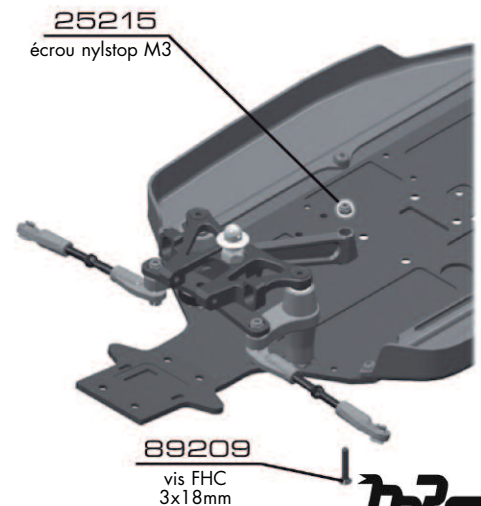
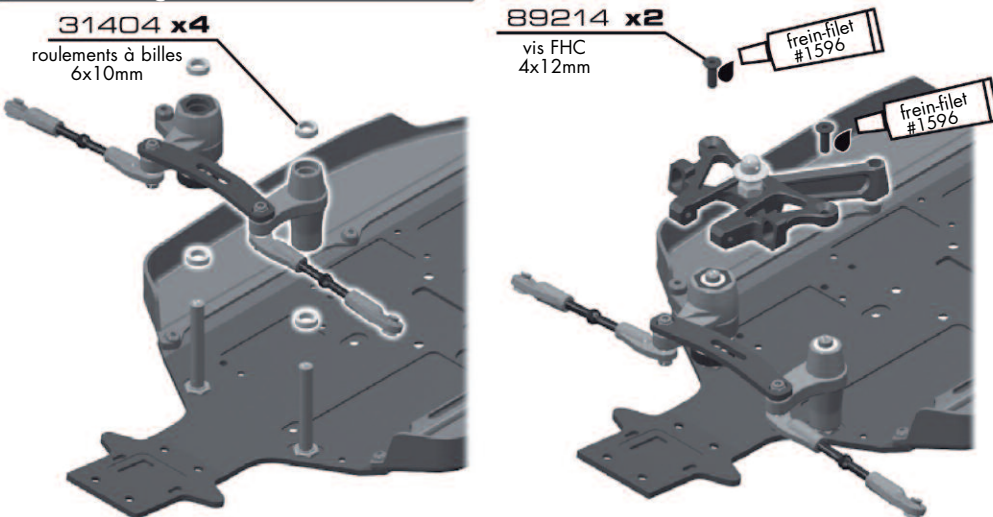


mrc
MODEL RACING CAR

:: Assemblage de la direction (suite)

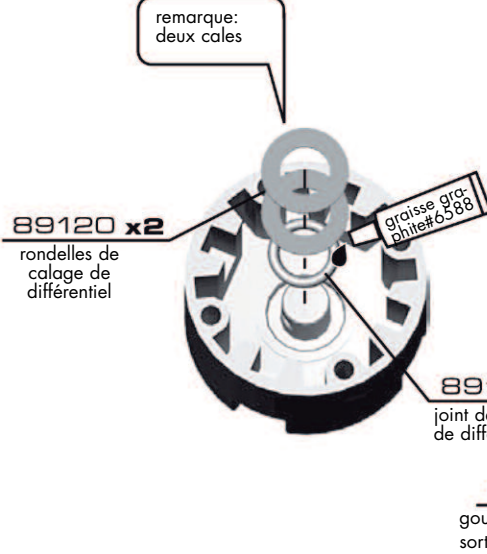
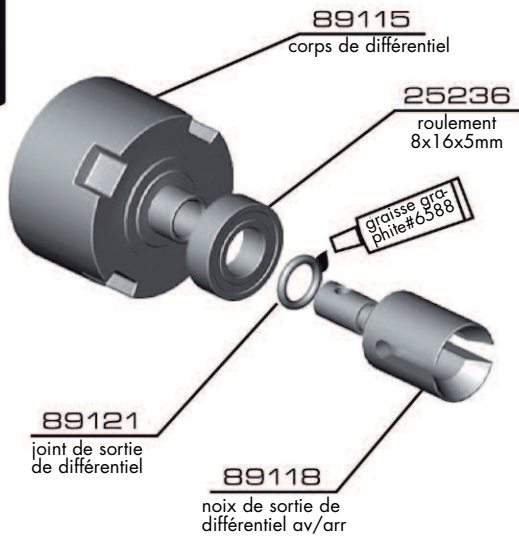


:: Assemblage de la direction (suite)



:: Différentiels Avant et Arrière

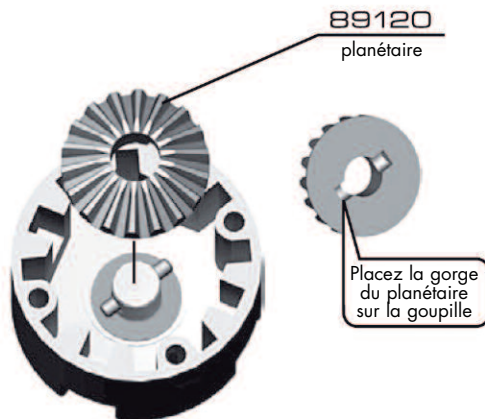
SACC



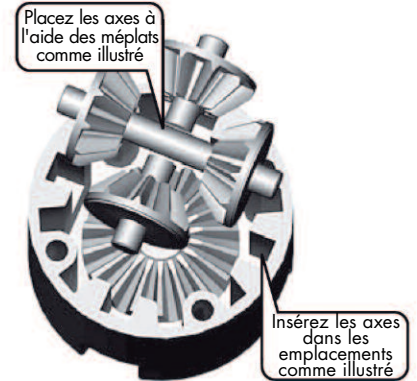
!
* Attention : les différentiels sont
pré-assemblés !
Ajoutez de l'huile sur la page suivante !

mrc
MODEL RACING CAR

:: Différentiels Avant et Arrière (suite)

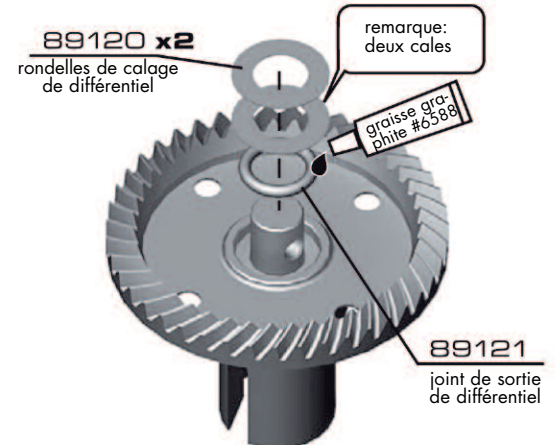
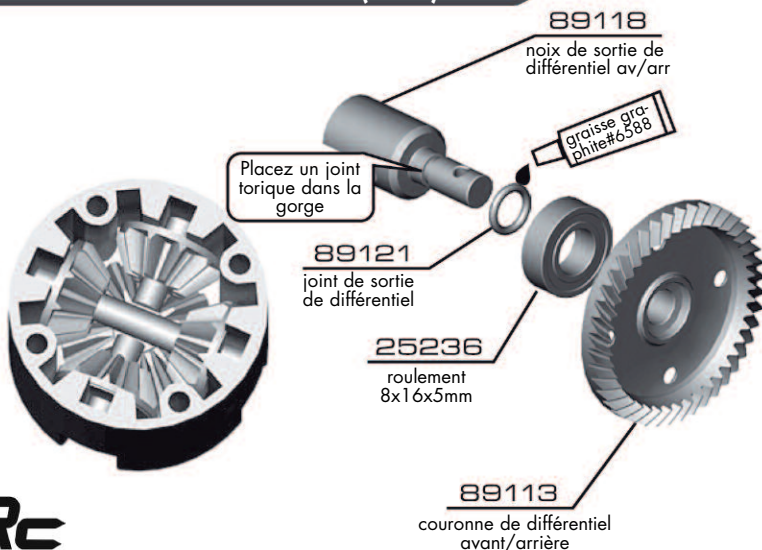


89120
pignons internes
acier de différentiel



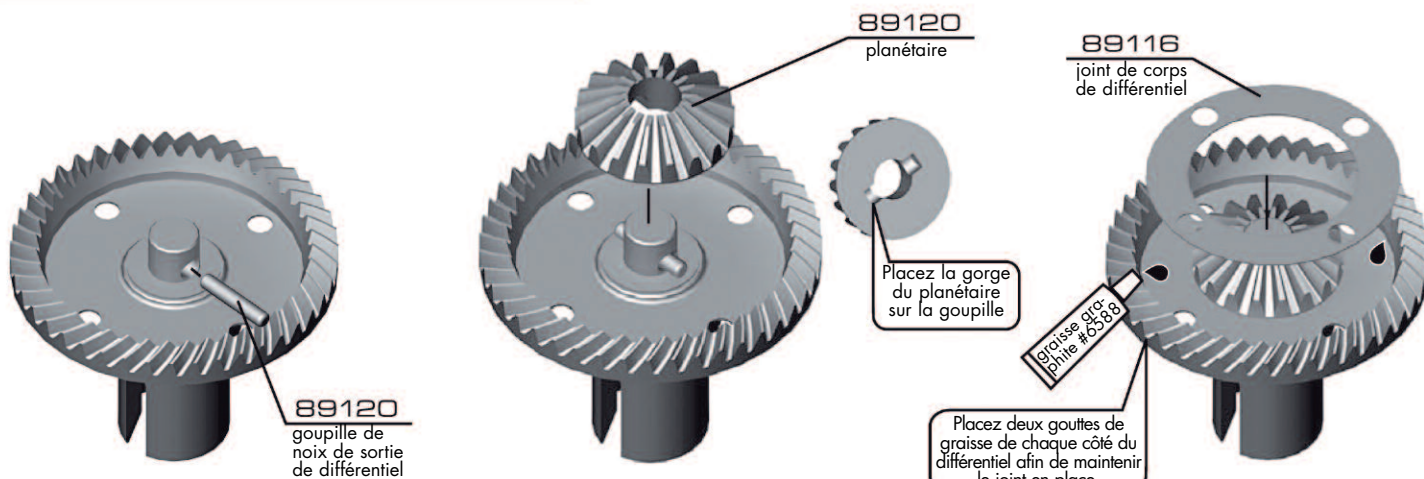
mrc
MODEL RACING CAR

:: Différentiels Avant et Arrière (suite)



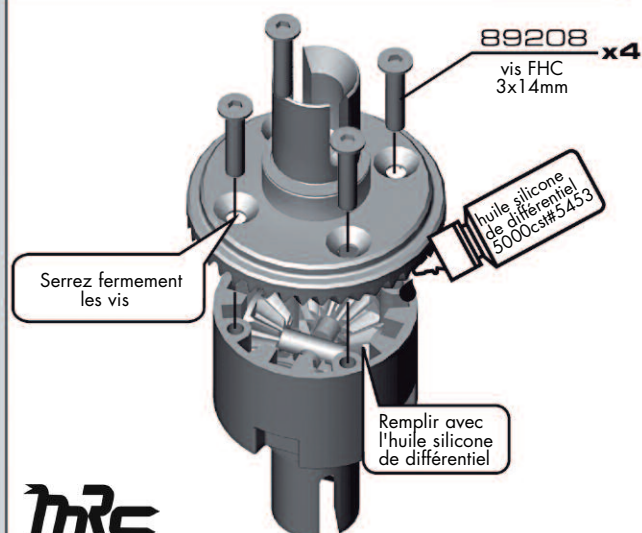
mrc
MODEL RACING CAR

:: Différentiels Avant et Arrière (suite)



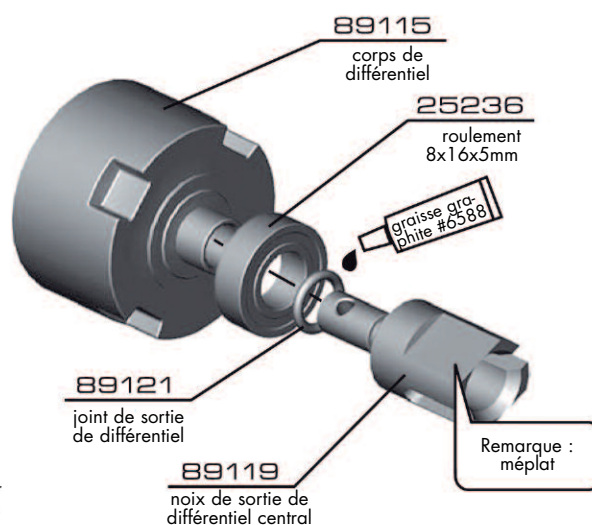
mrc
MODEL RACING CAR

:: Différentiels Avant et Arrière (suite)



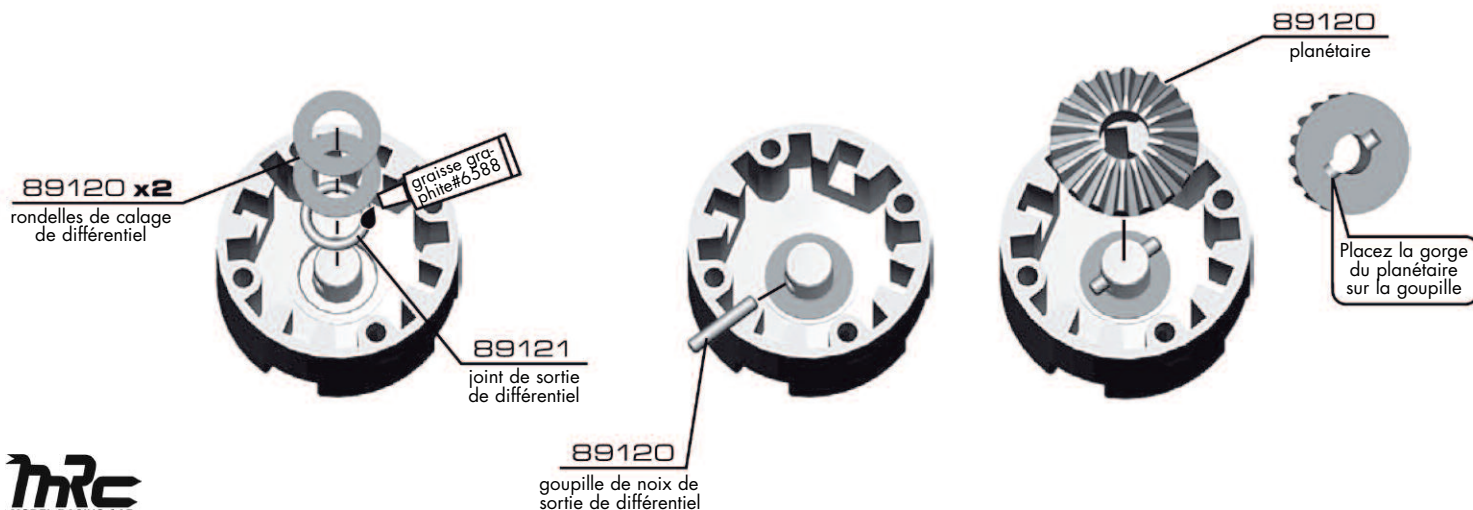
mrc
MODEL RACING CAR

:: Différentiel Central



mrc
MODEL RACING CAR

:: Différentiel Central (suite)

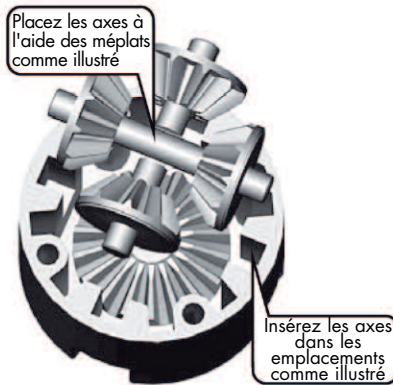


mrc
MODEL RACING CAR

:: Différentiel Central (suite)

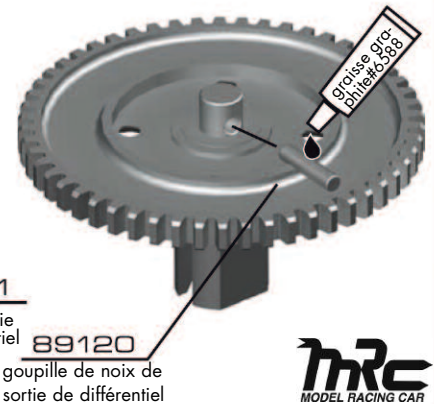
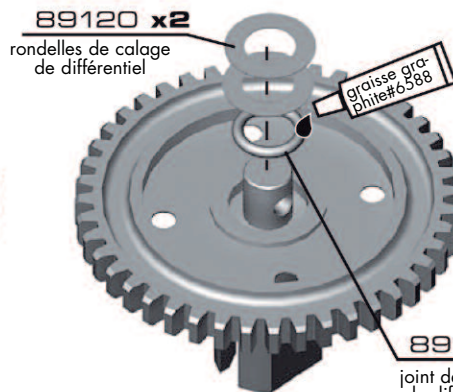
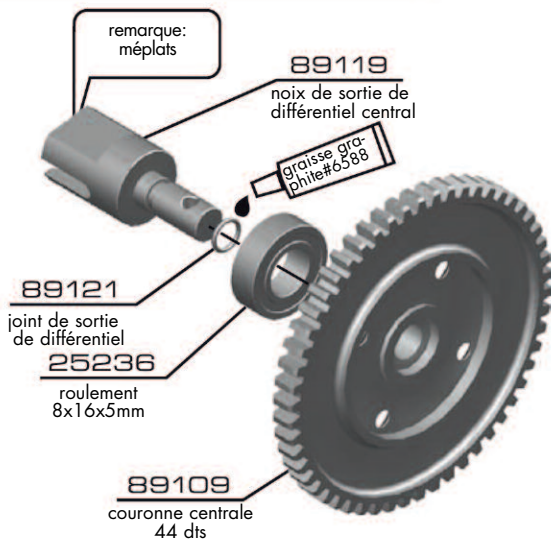


89120
pignons internes
acier de différentiel



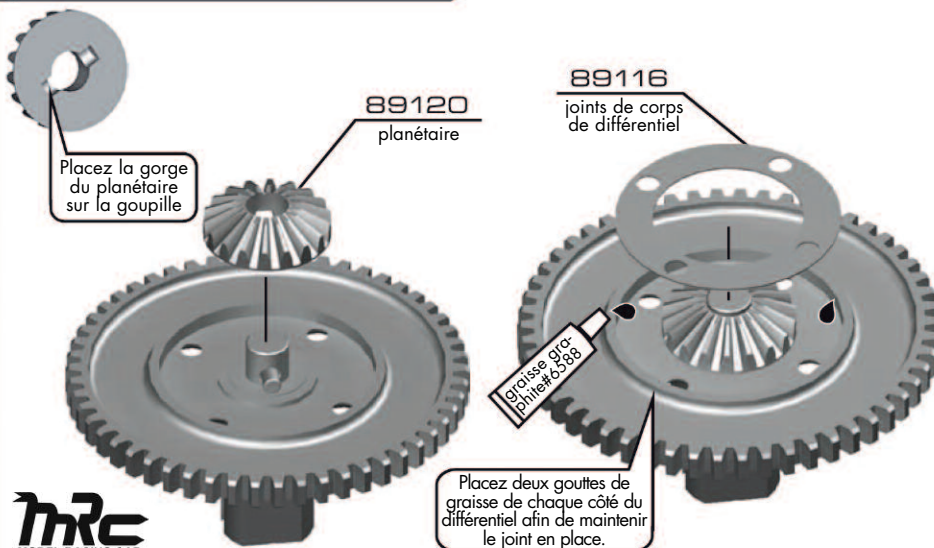
mrc
MODEL RACING CAR

:: Différentiel Central (suite)



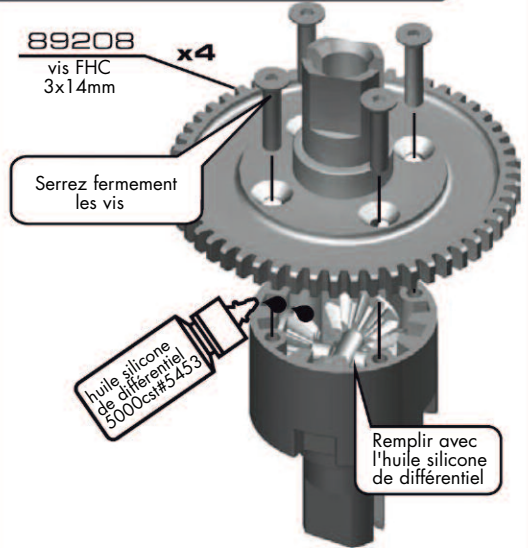
mrc
MODEL RACING CAR

:: Différentiel Central (suite)



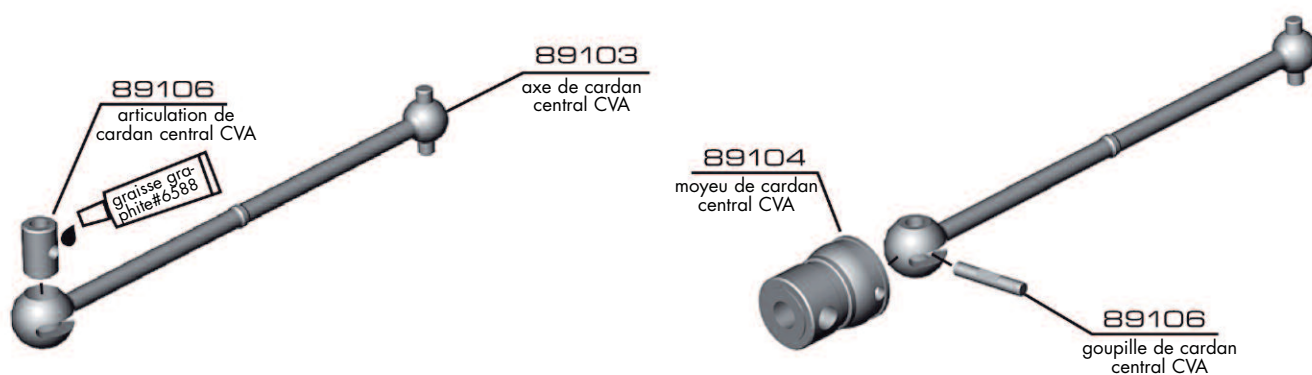
mrc
MODEL RACING CAR

:: Différentiel Central (suite)



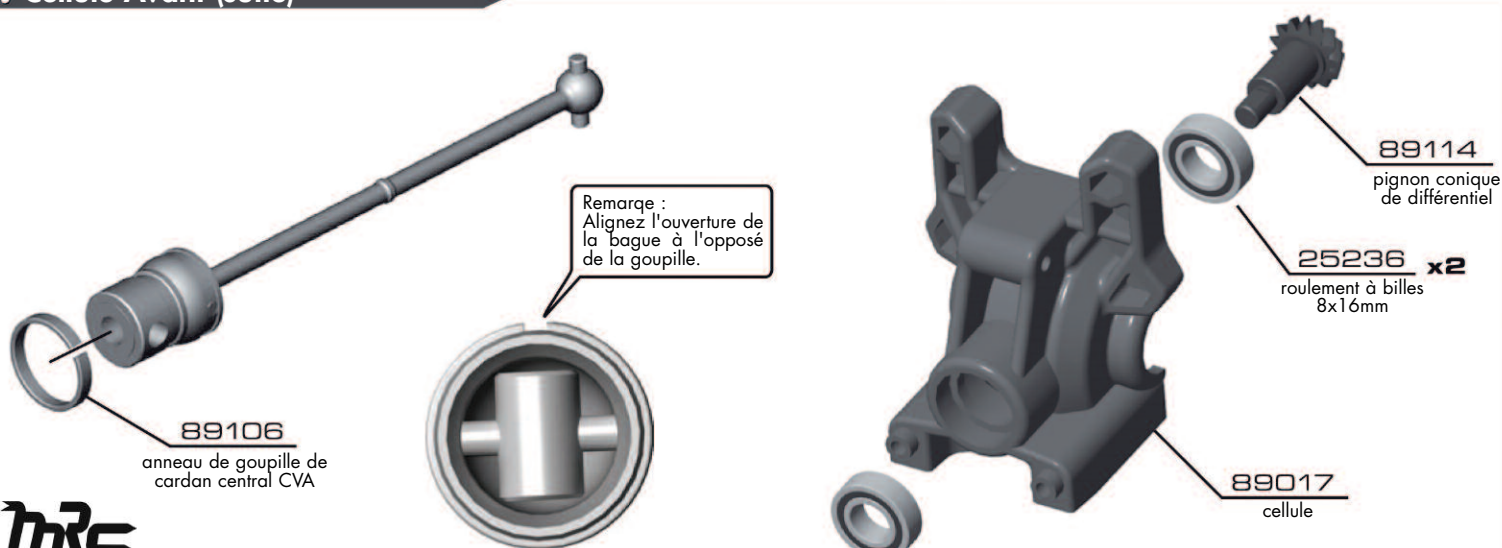
:: Cellule Avant

SAC D



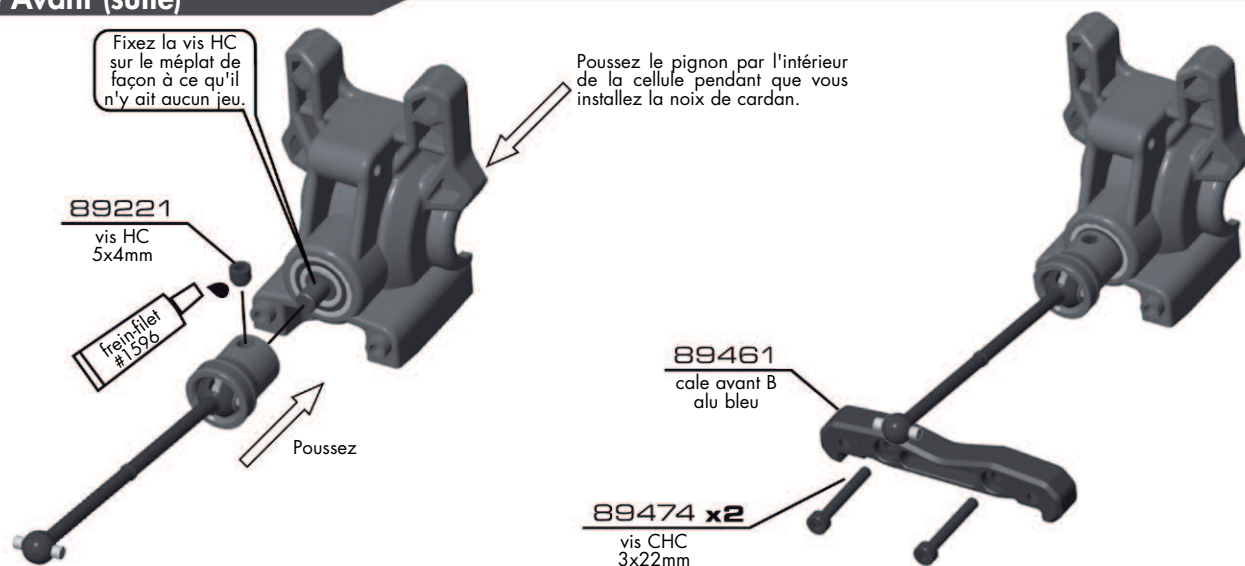
MODEL RACING CAR

:: Cellule Avant (suite)



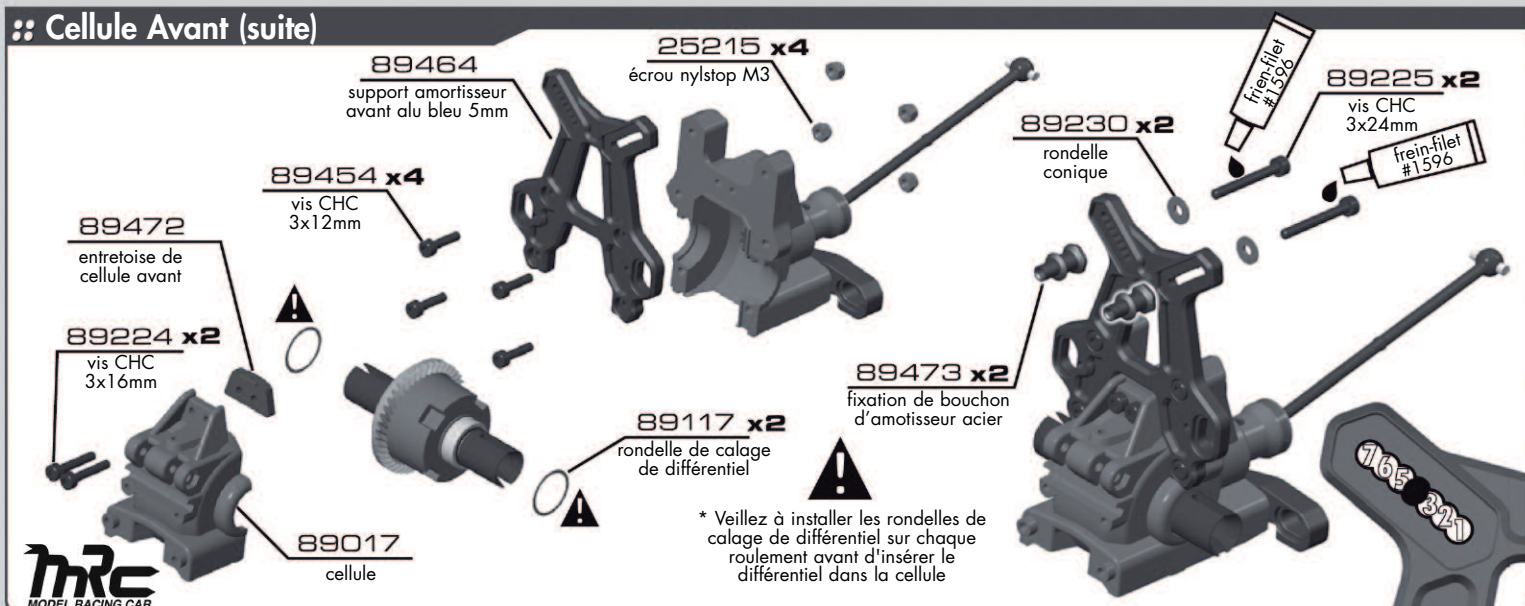
MODEL RACING CAR

:: Cellule Avant (suite)



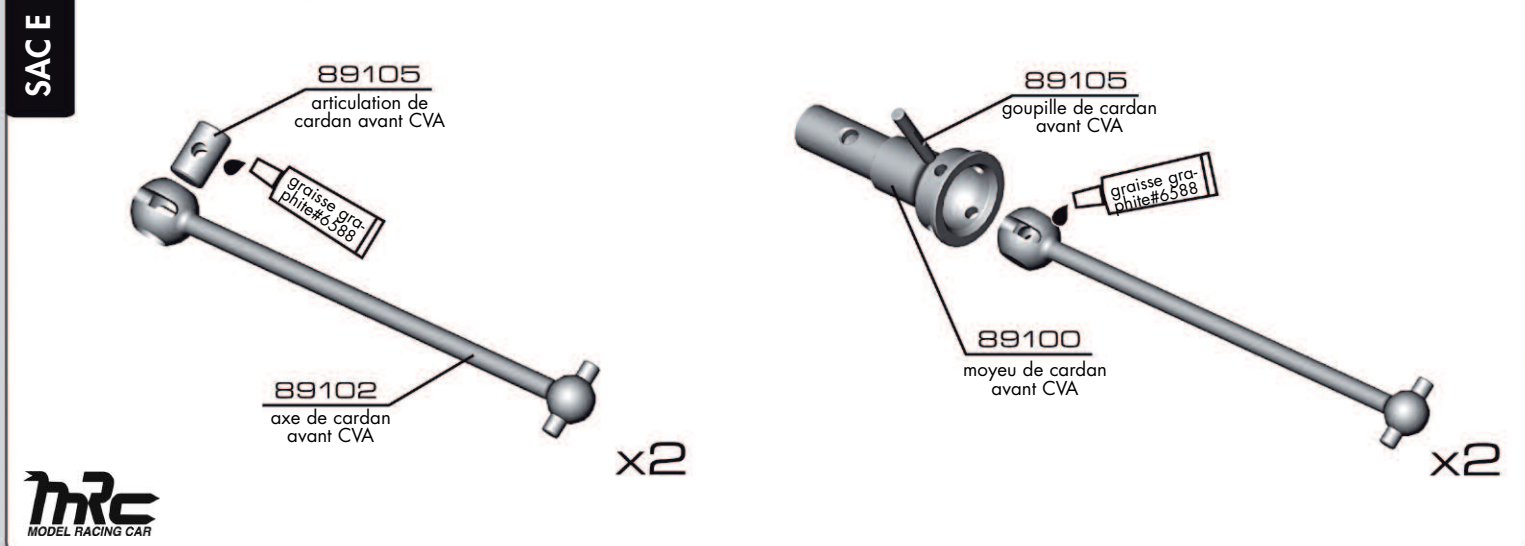
MODEL RACING CAR

:: Cellule Avant (suite)

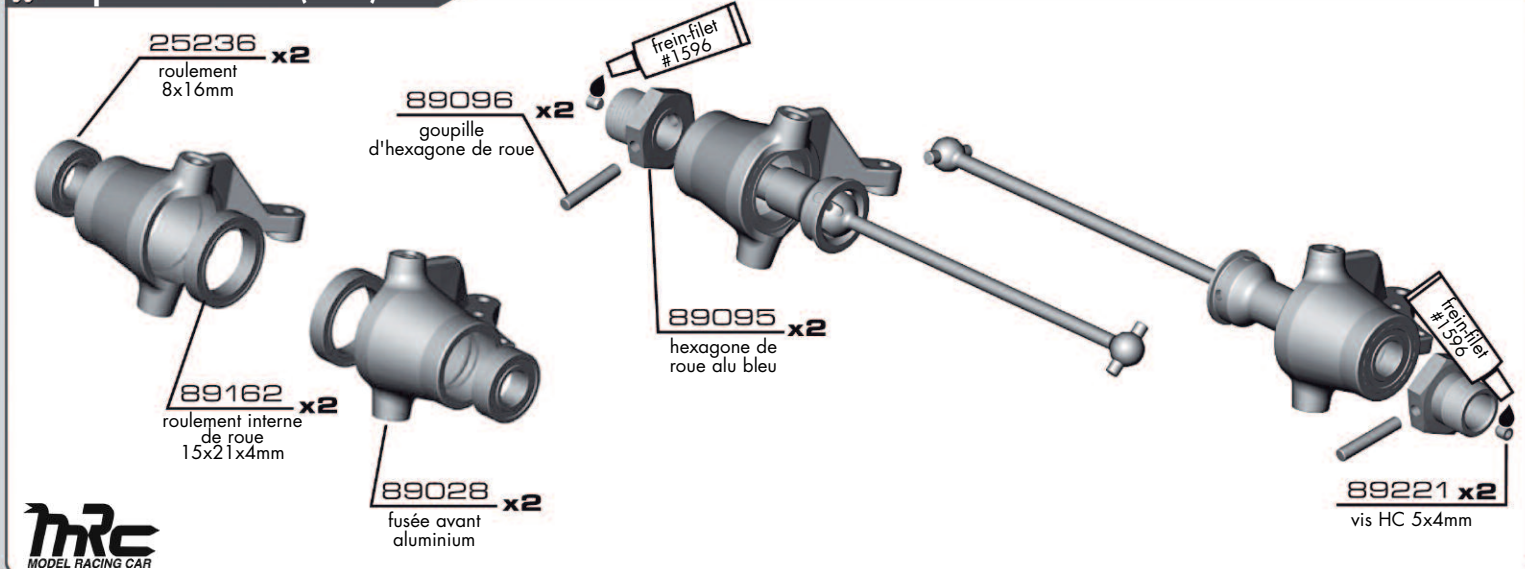


:: Suspension avant

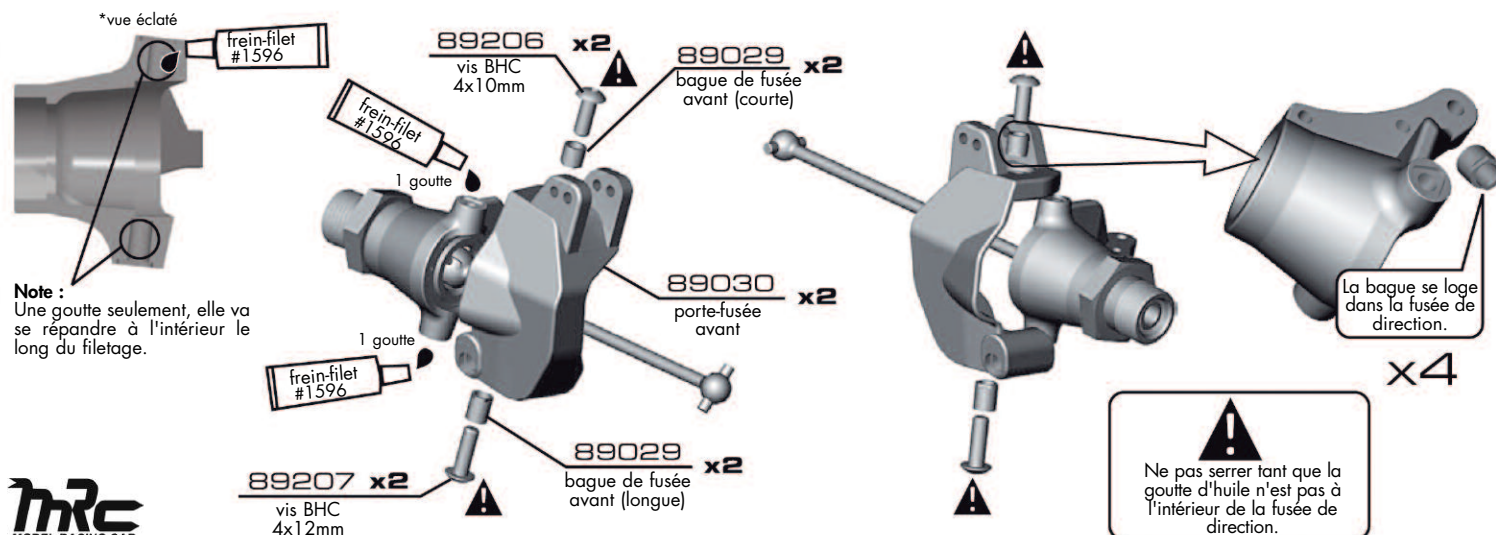
SACE



:: Suspension avant (suite)

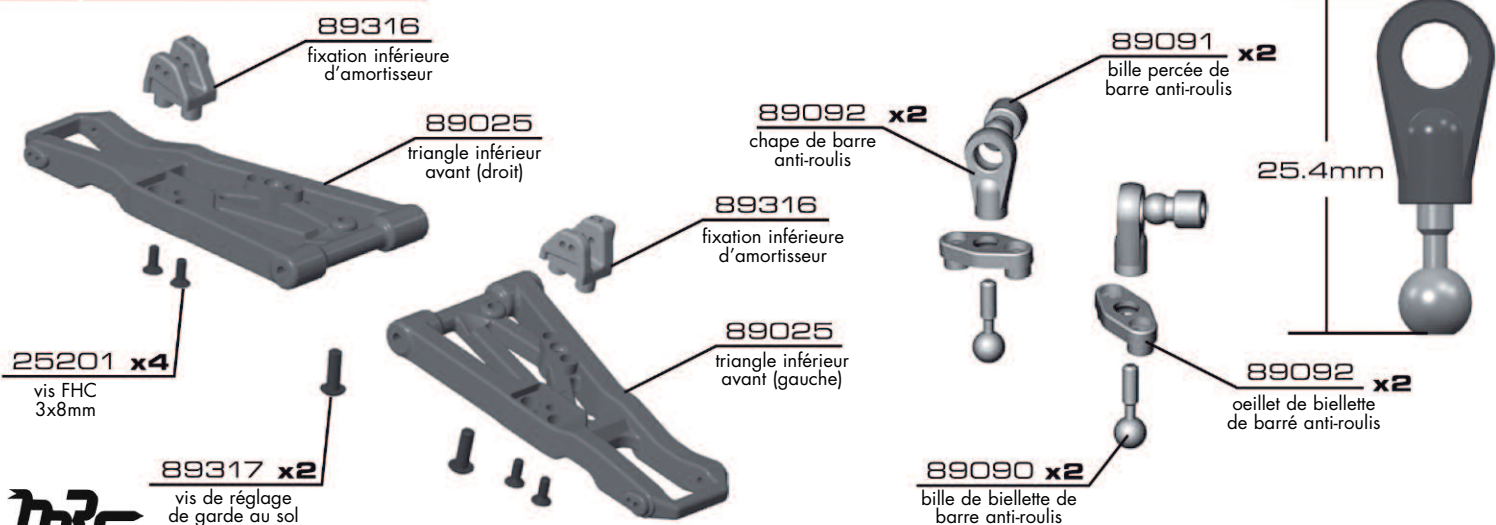


:: Suspension avant (suite)



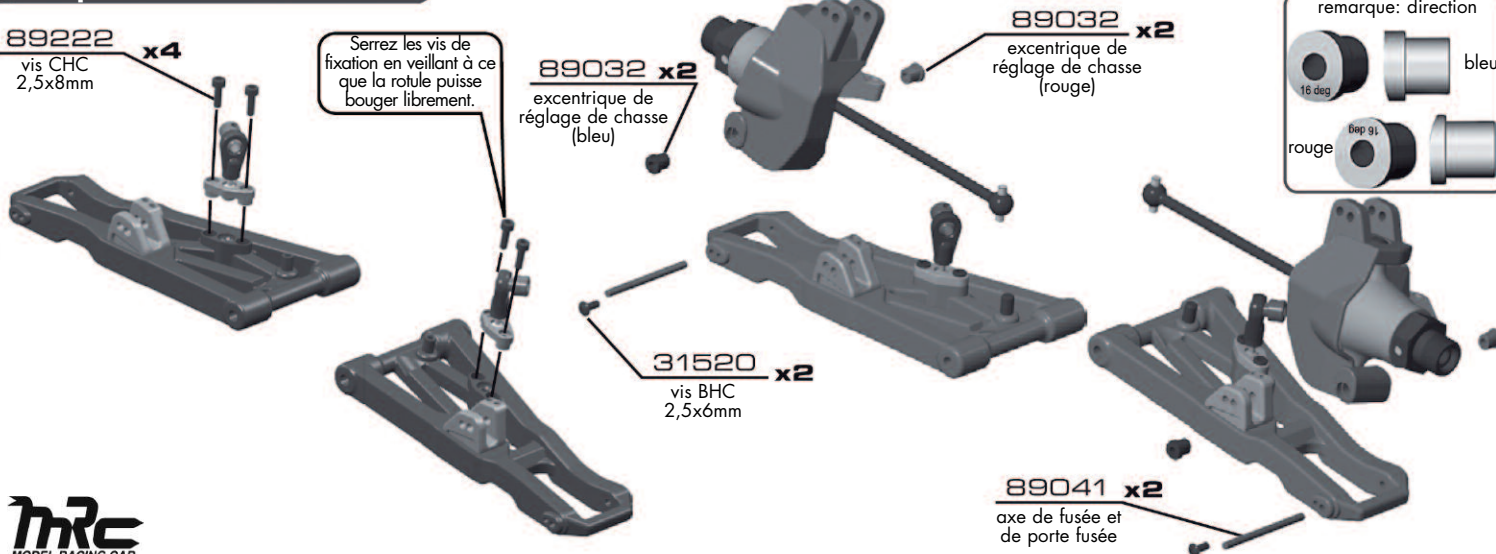
MRc
MODEL RACING CAR

:: Suspension avant (suite)



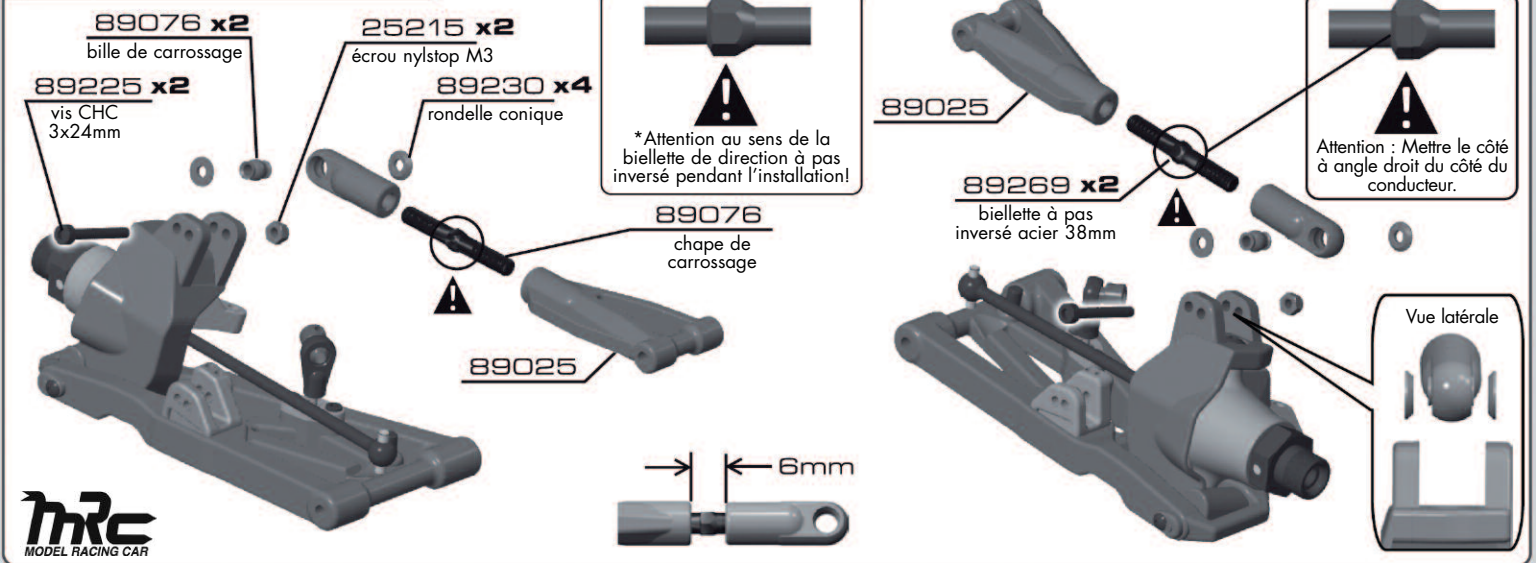
MRc
MODEL RACING CAR

:: Suspension avant (suite)

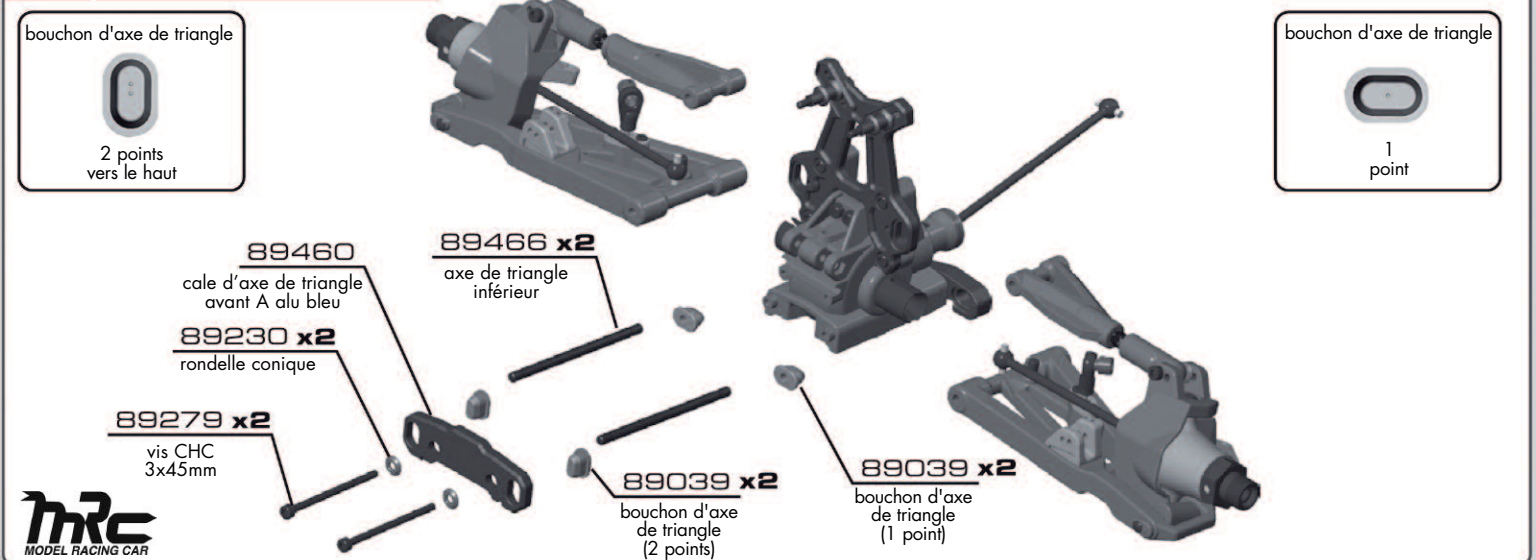


MRc
MODEL RACING CAR

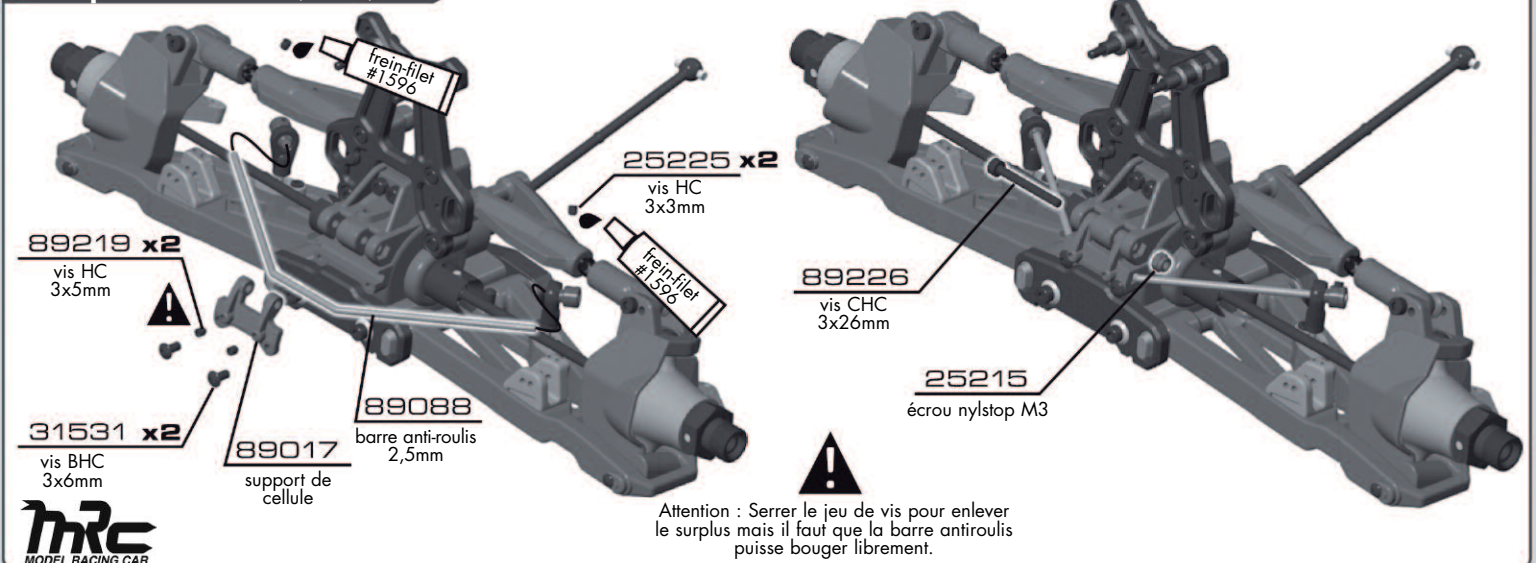
:: Suspension avant (suite)



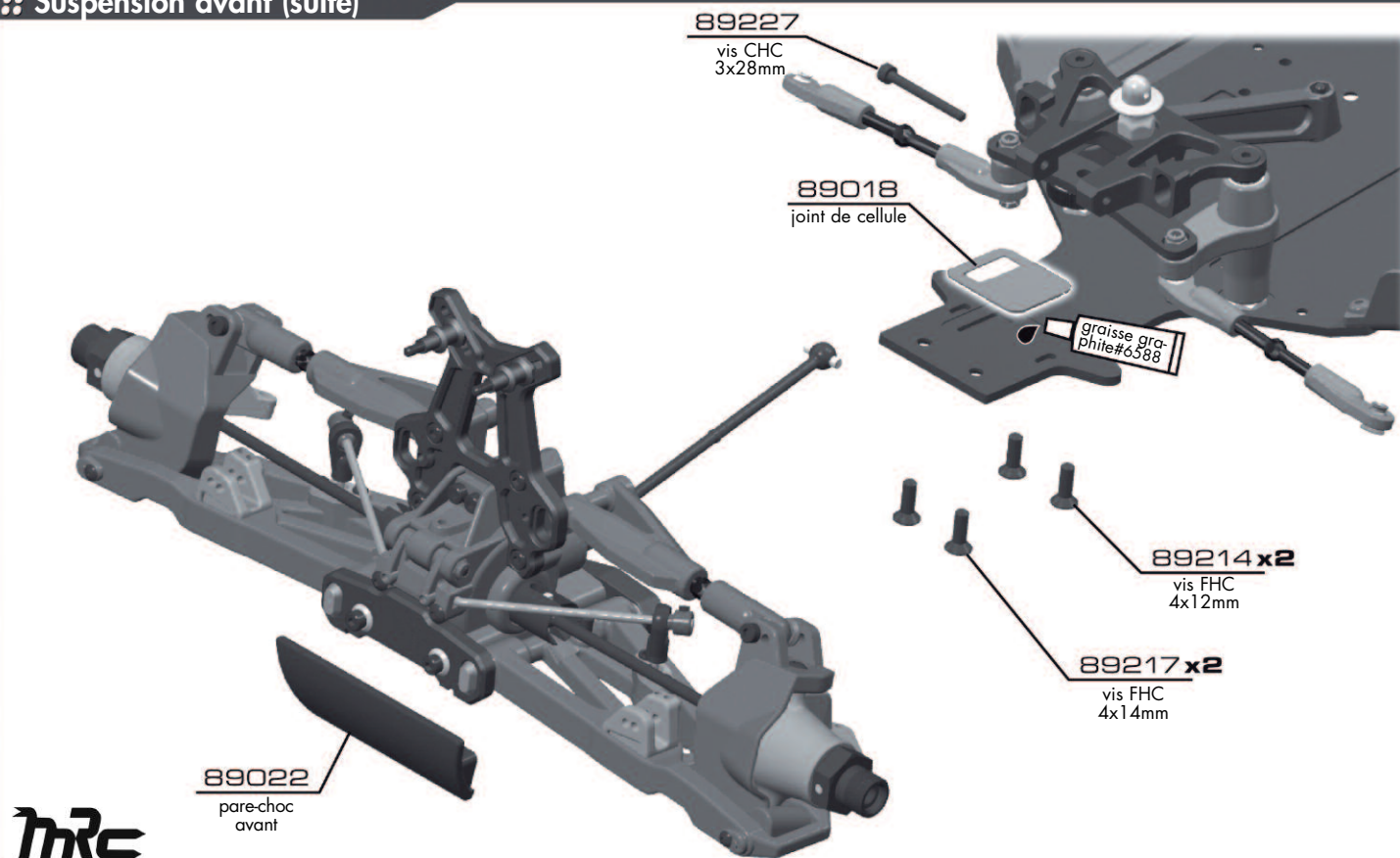
:: Suspension avant (suite)



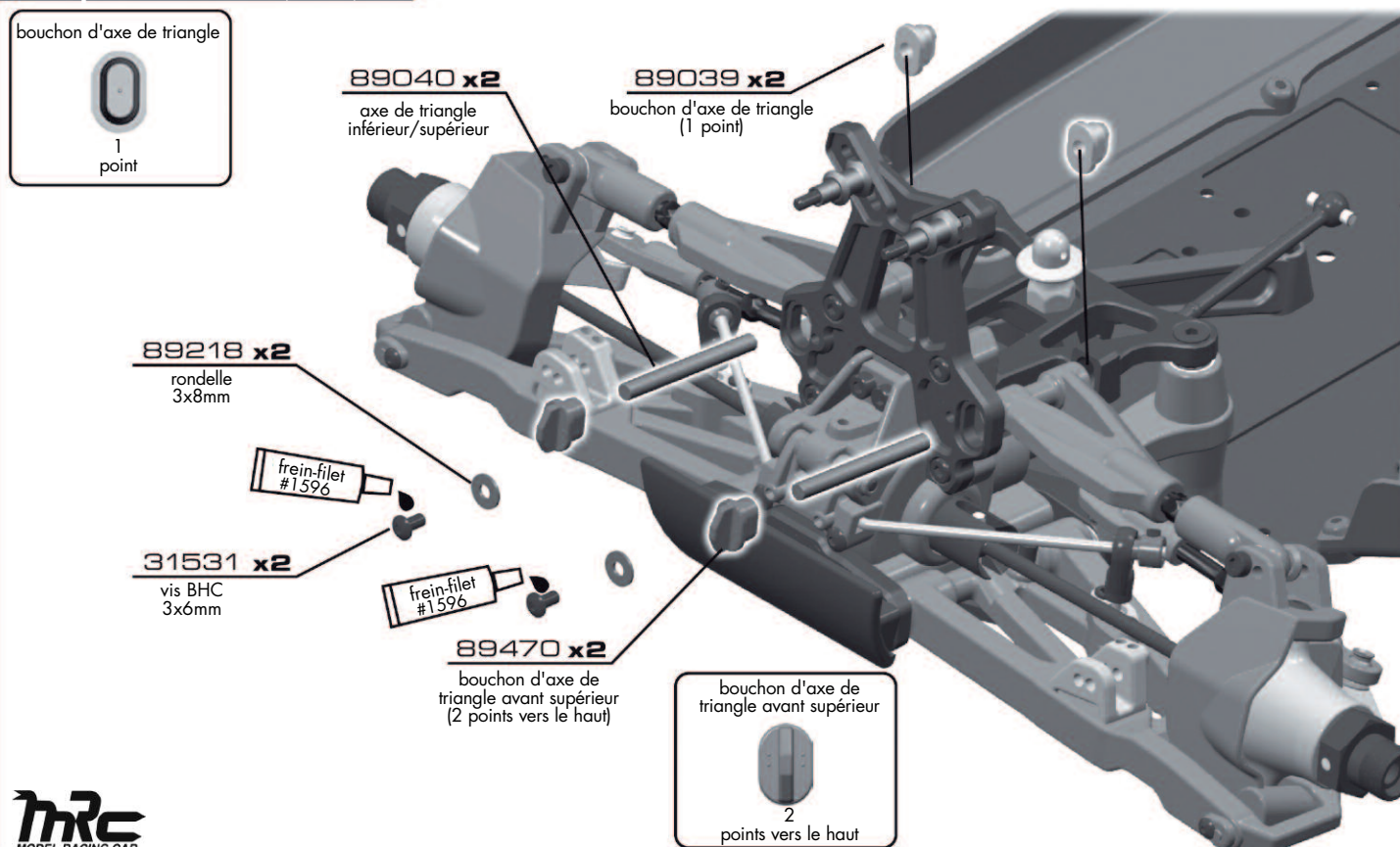
:: Suspension avant (suite)



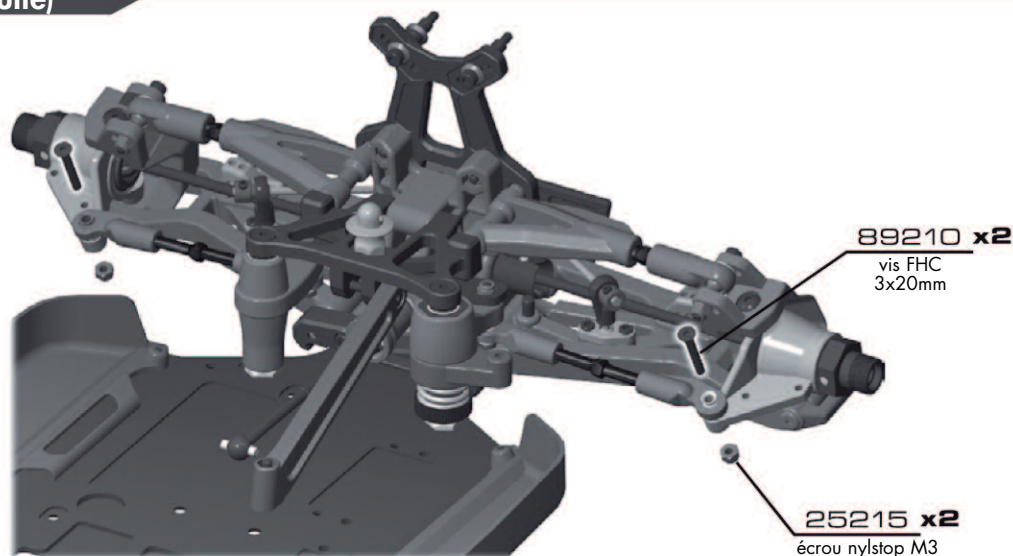
:: Suspension avant (suite)



:: Suspension avant (suite)



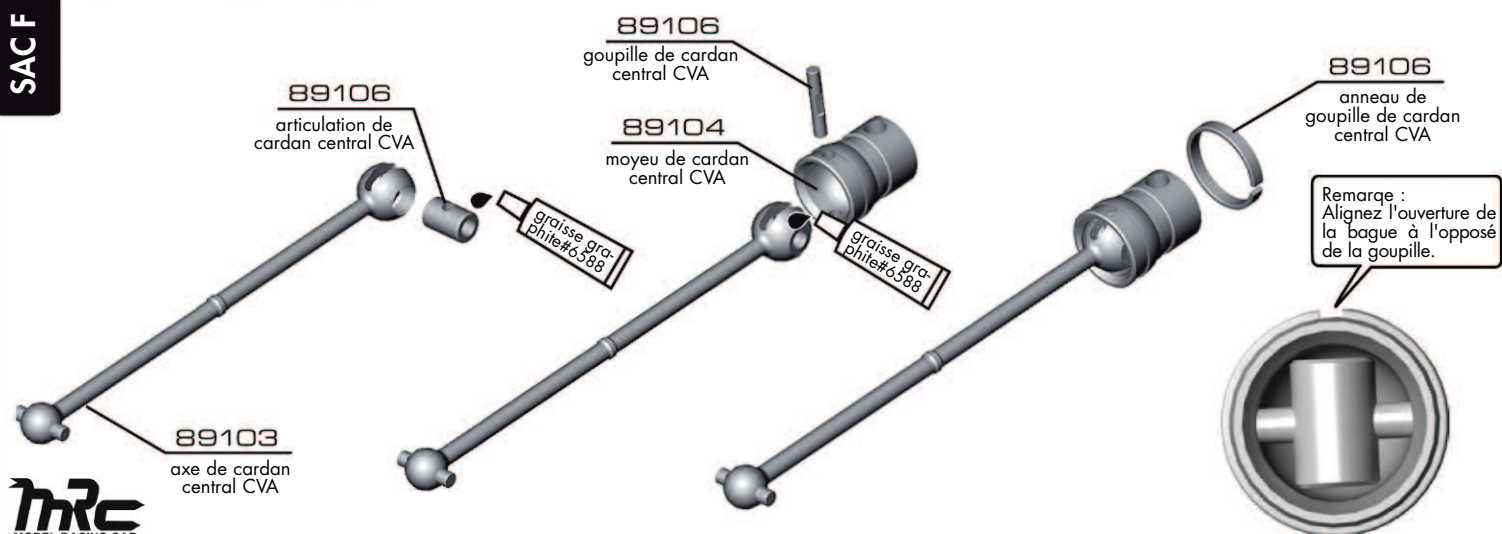
:: Suspension avant (suite)



mrc
MODEL RACING CAR

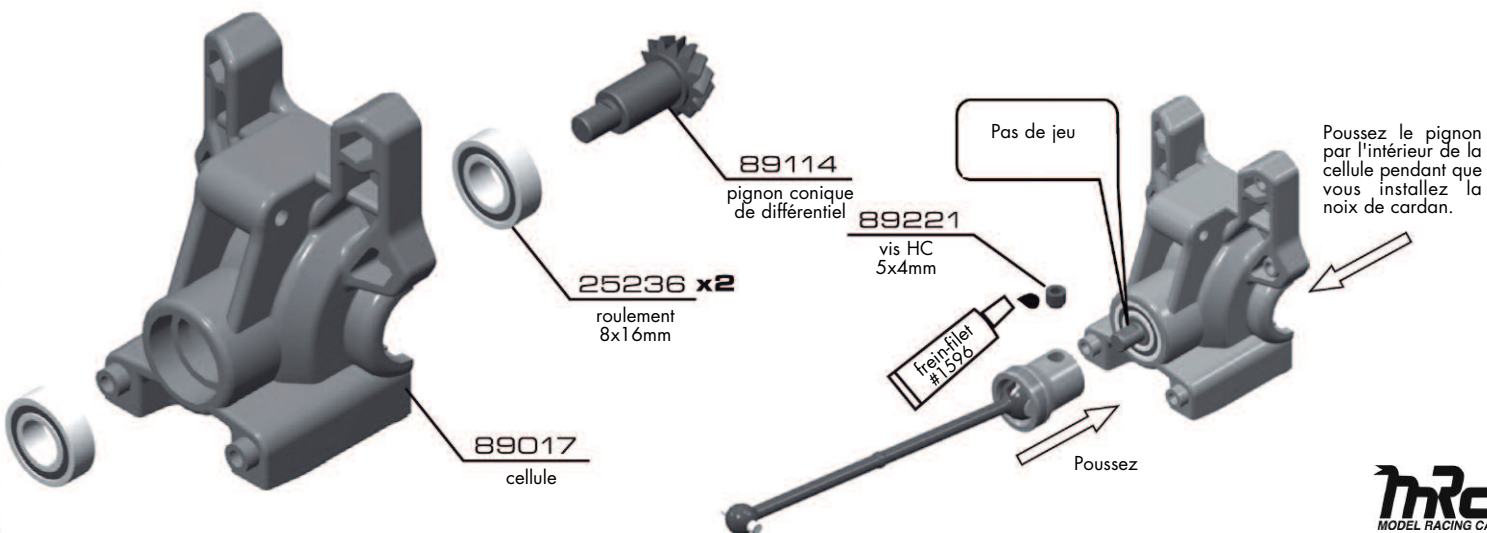
:: Cellule arrière

SACF



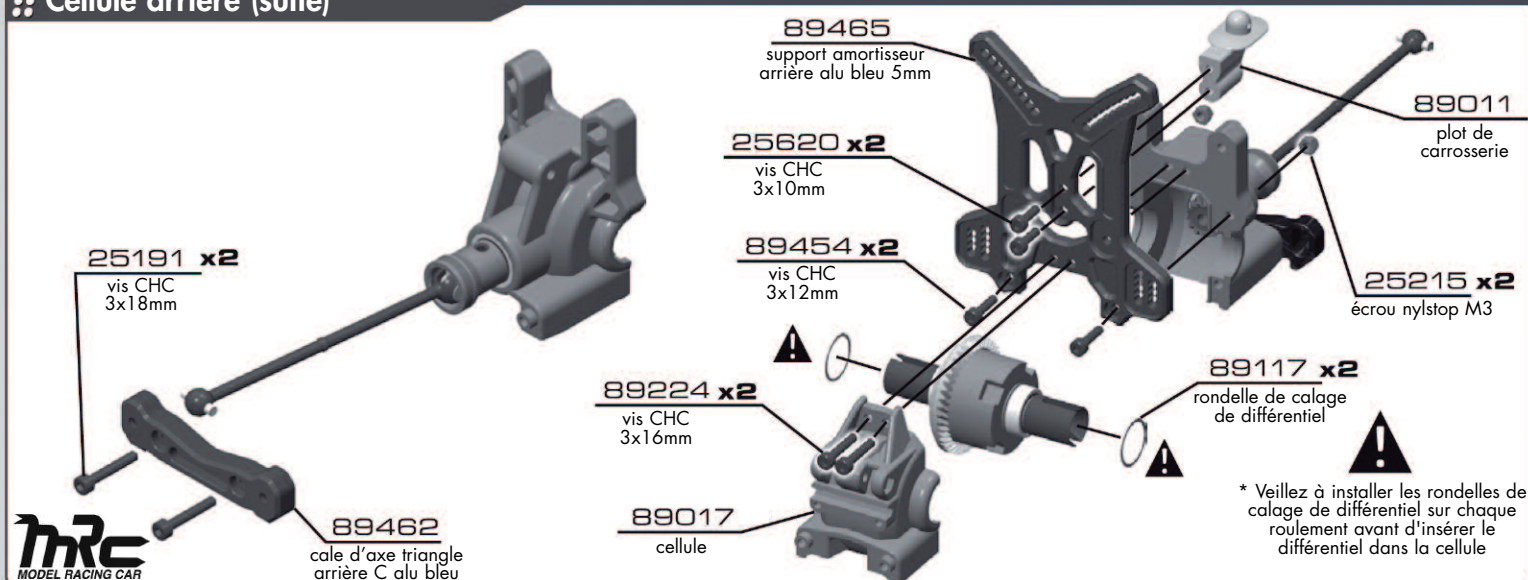
mrc
MODEL RACING CAR

:: Cellule arrière (suite)

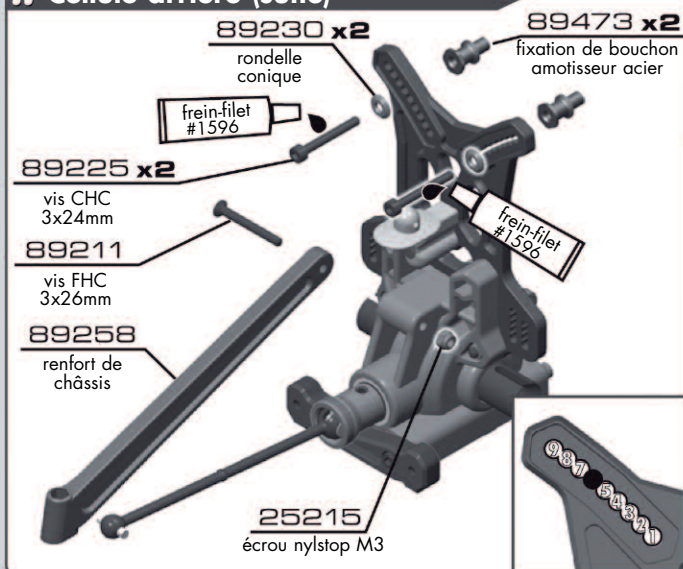


mrc
MODEL RACING CAR

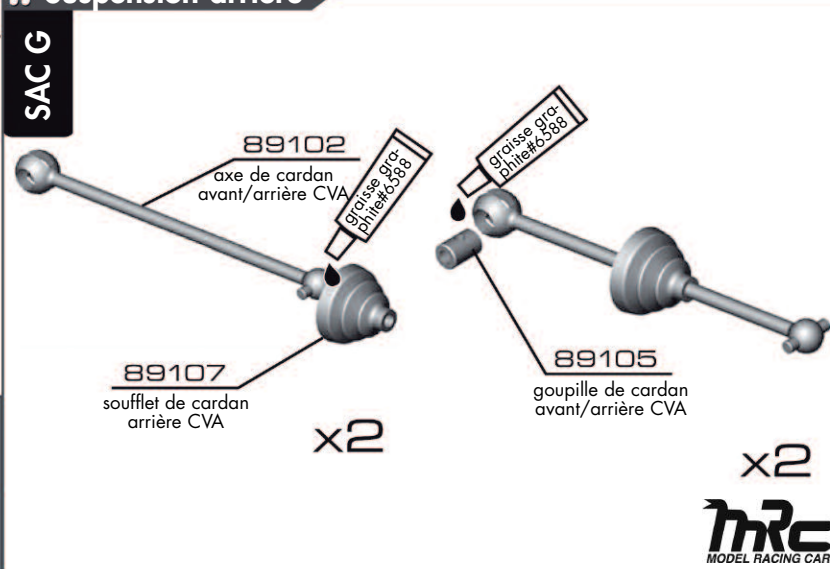
:: Cellule arrière (suite)



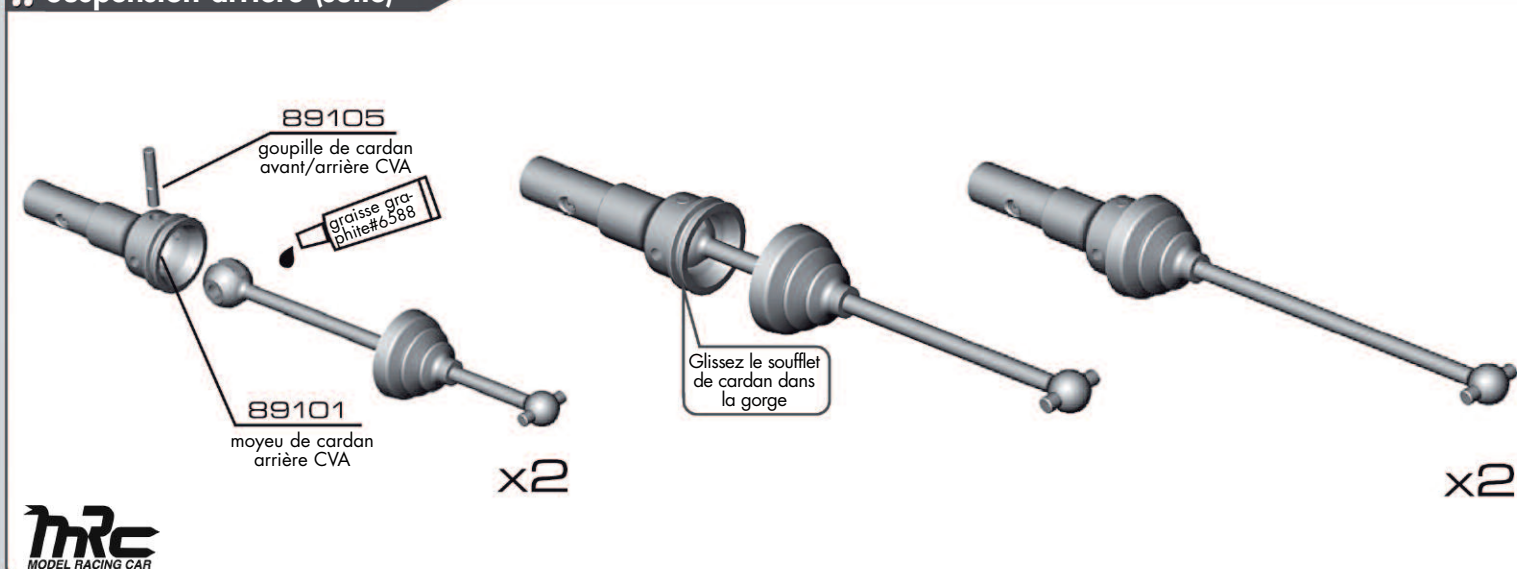
:: Cellule arrière (suite)



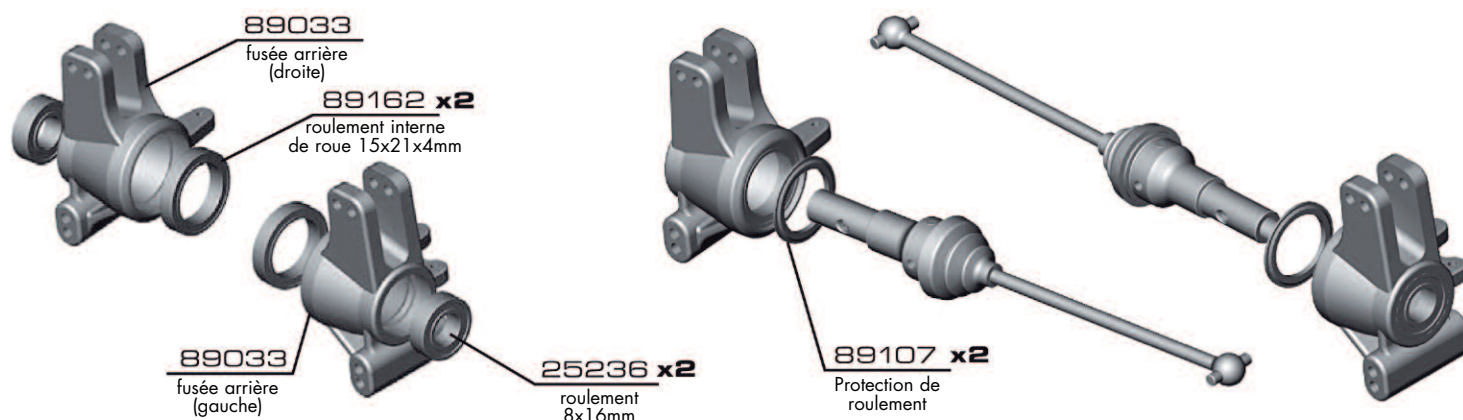
:: Suspension arrière



:: Suspension arrière (suite)

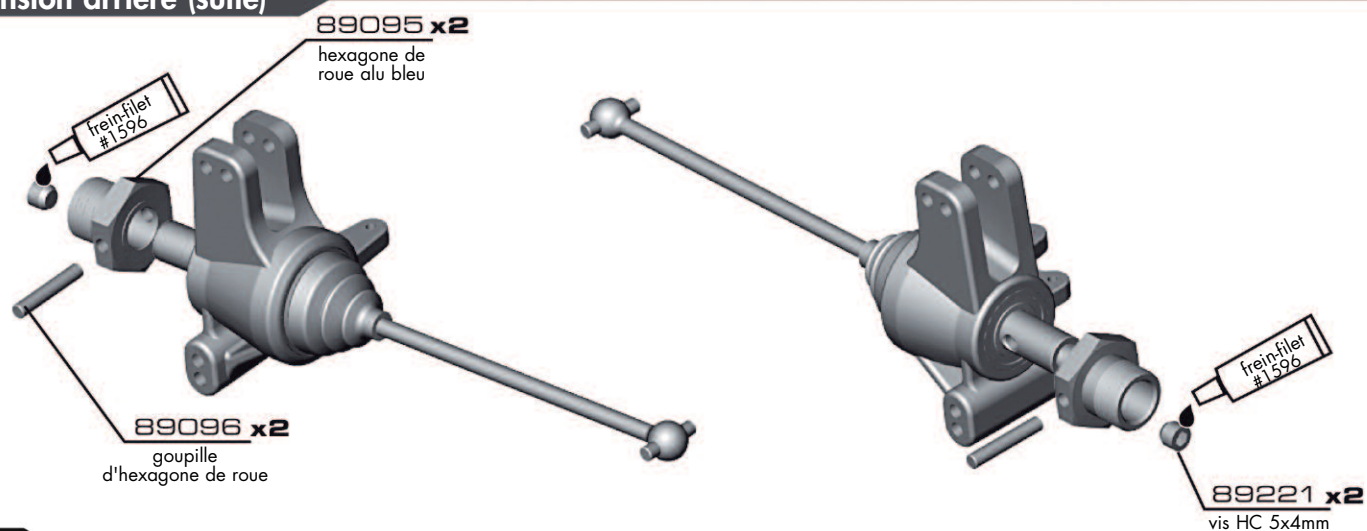


:: Suspension arrière (suite)



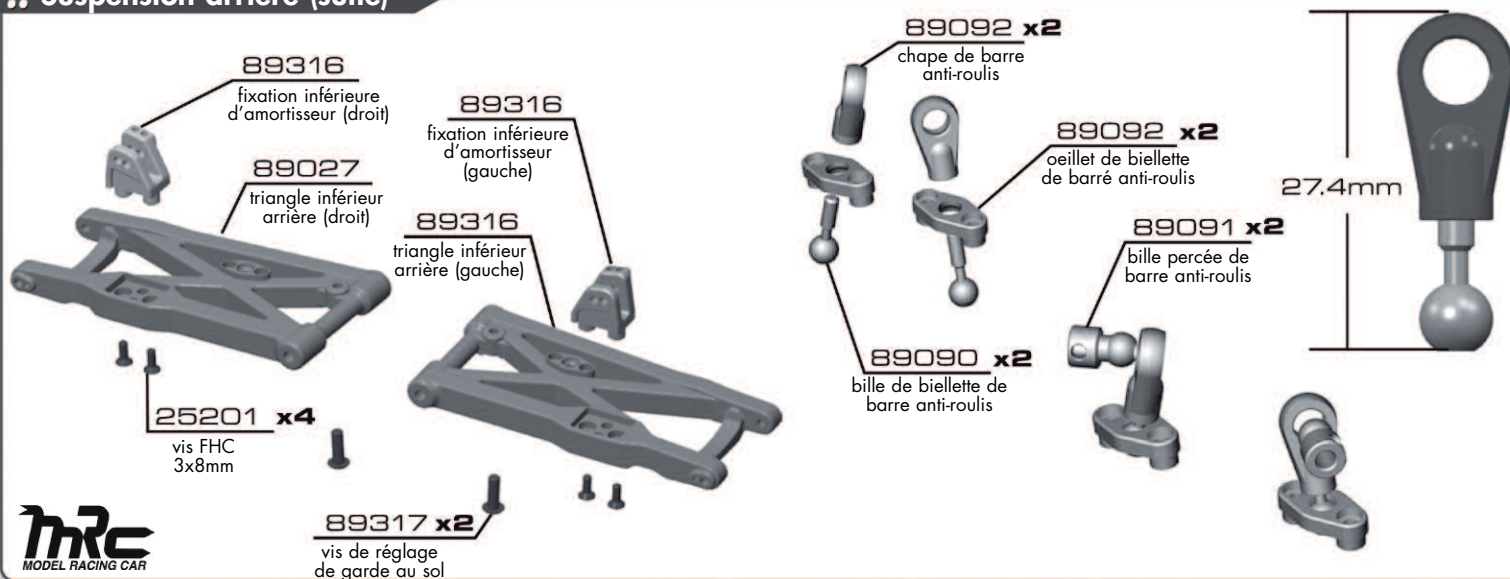
mrc
MODEL RACING CAR

:: Suspension arrière (suite)



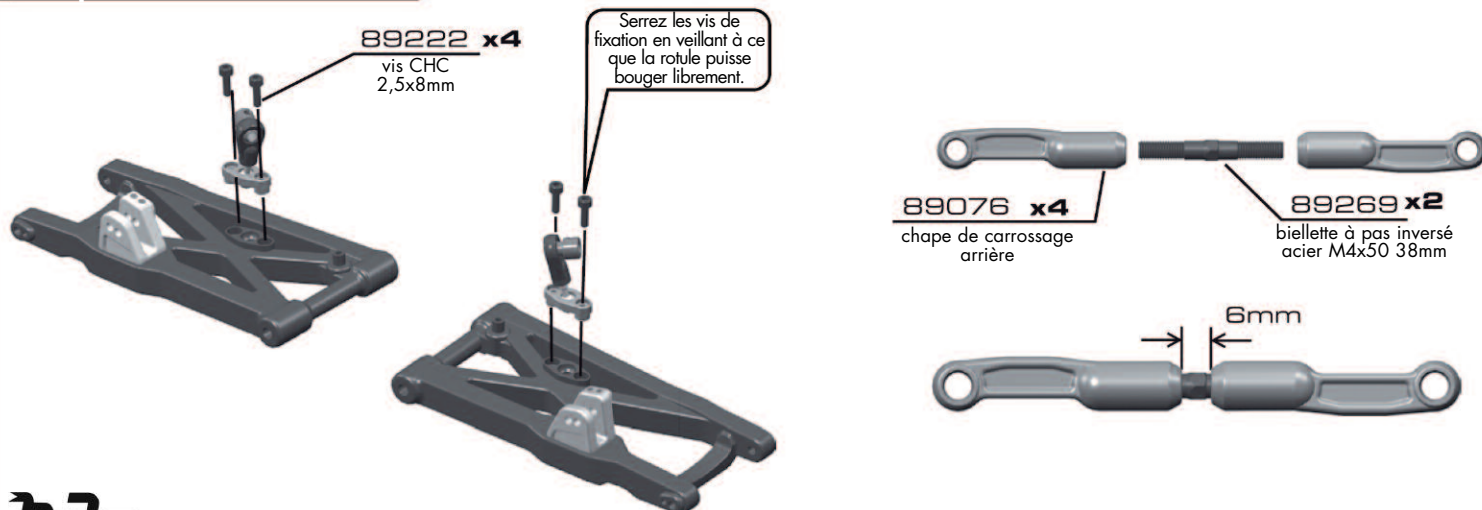
mrc
MODEL RACING CAR

:: Suspension arrière (suite)



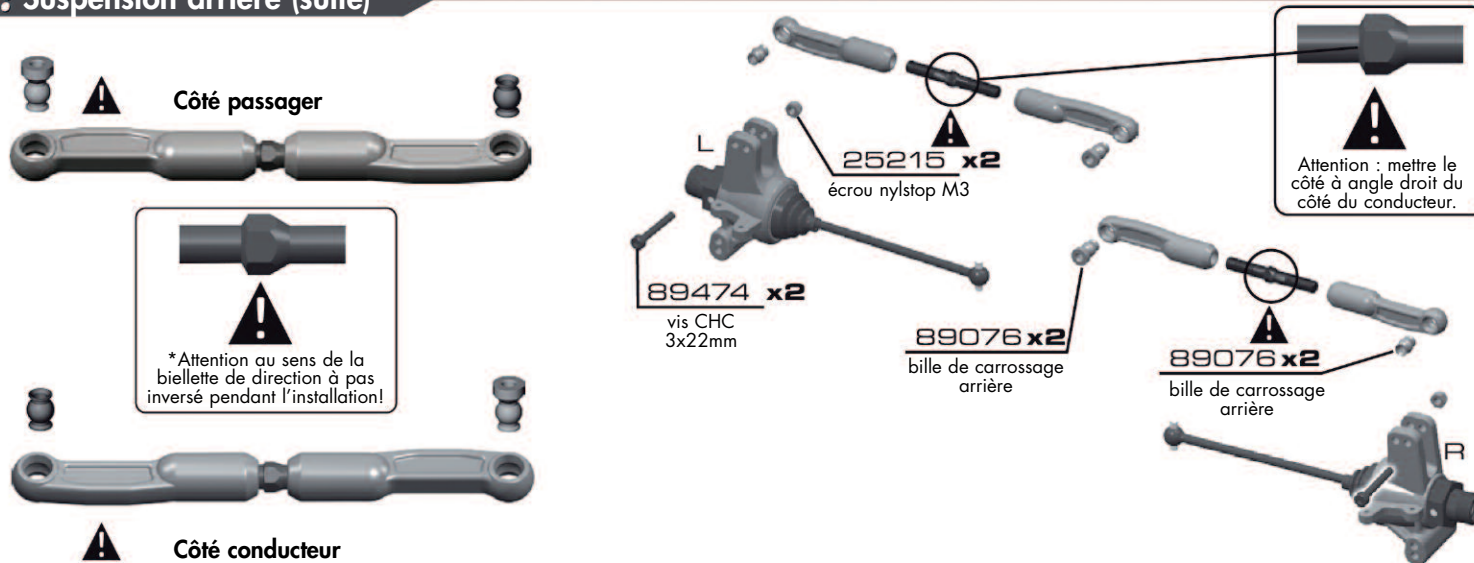
mrc
MODEL RACING CAR

:: Suspension arrière (suite)



mrc
MODEL RACING CAR

:: Suspension arrière (suite)



:: Suspension arrière (suite)



mrc
MODEL RACING CAR

:: Suspension arrière (suite)

bouchon d'axe de triangle



2 points
vers le bas

bouchon d'axe de triangle



1
point

89466 x2

axe de triangle
inférieur

89463

cale arrière D
alu bleu

89452 x2

vis CHC
3x50mm

89039 x2

bouchon d'axe de triangle
2 points vers le bas

89039

bouchon d'axe de
triangle 1 point

mrc
MODEL RACING CAR

:: Suspension arrière (suite)

89230 x2

rondelle
conique

25215 x2

écrou nylstop M3

25192 x2

vis CHC
3x20mm

mrc
MODEL RACING CAR

:: Suspension arrière (suite)

0.5mm

frein-filet
#1596

25225 x2

vis HC
3x3mm

89017

support de
cellule

31531 x2

vis BHC
3x6mm

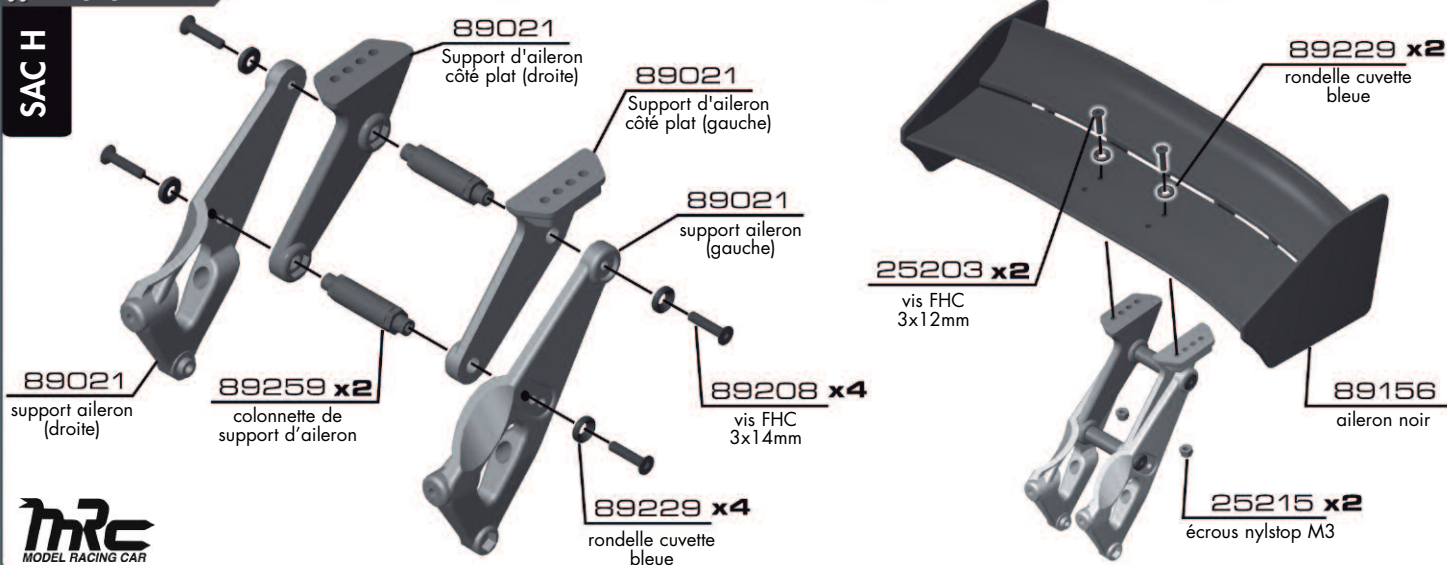
89088

barre anti-roulis
2,5mm

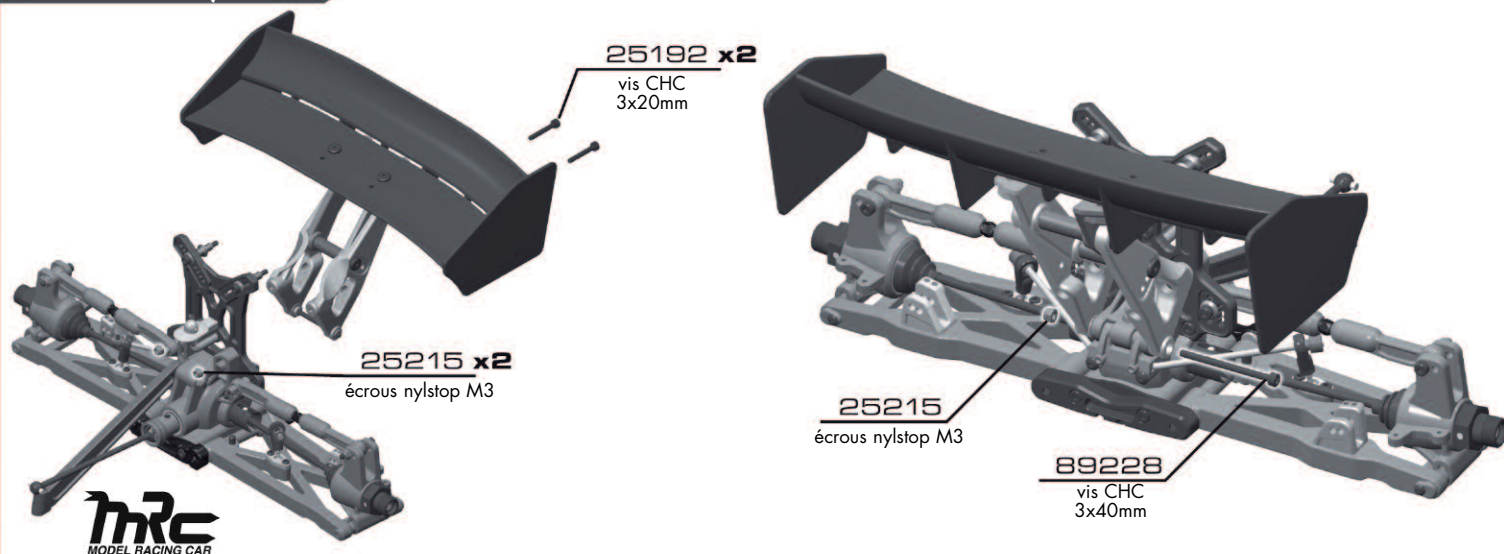
mrc
MODEL RACING CAR

:: Aileron

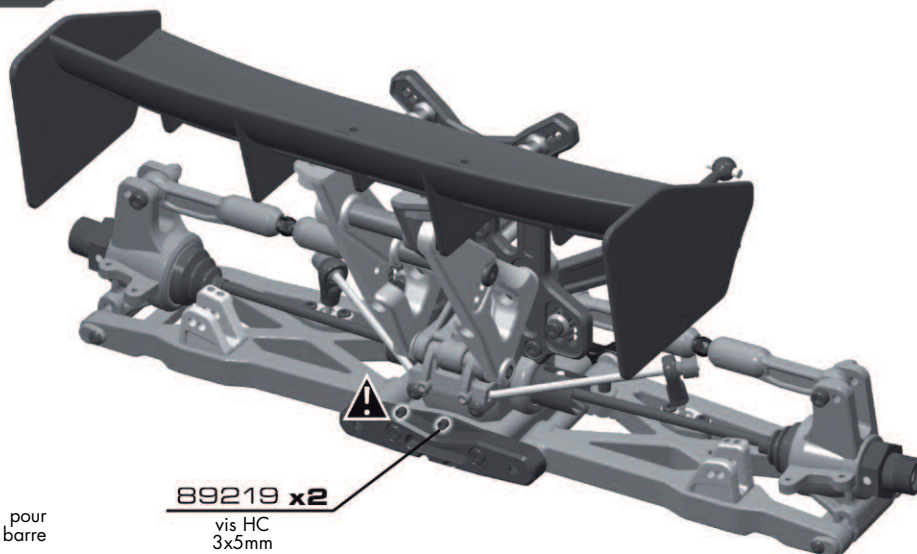
SACH



:: Aileron suite)

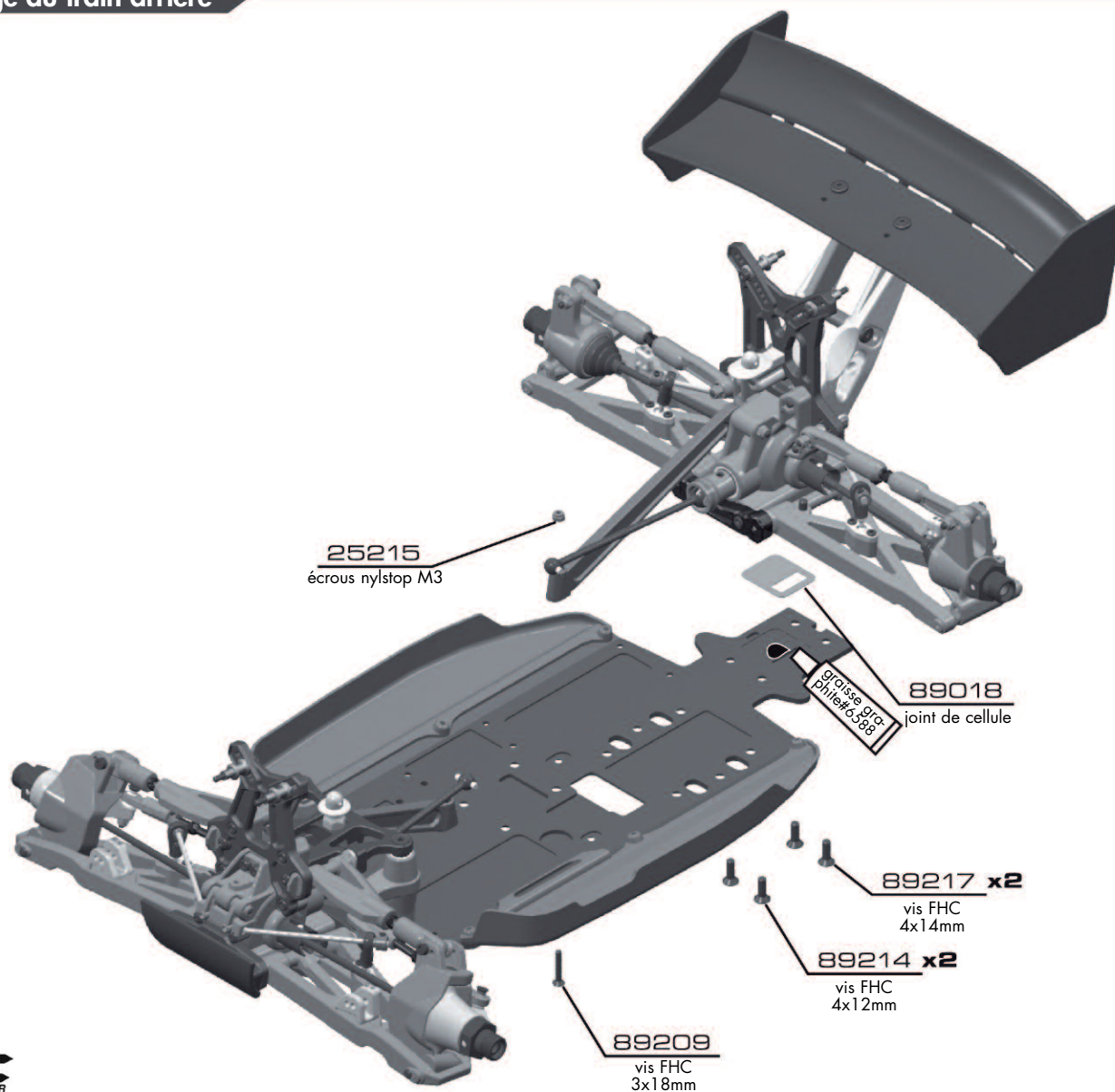


:: Aileron suite)



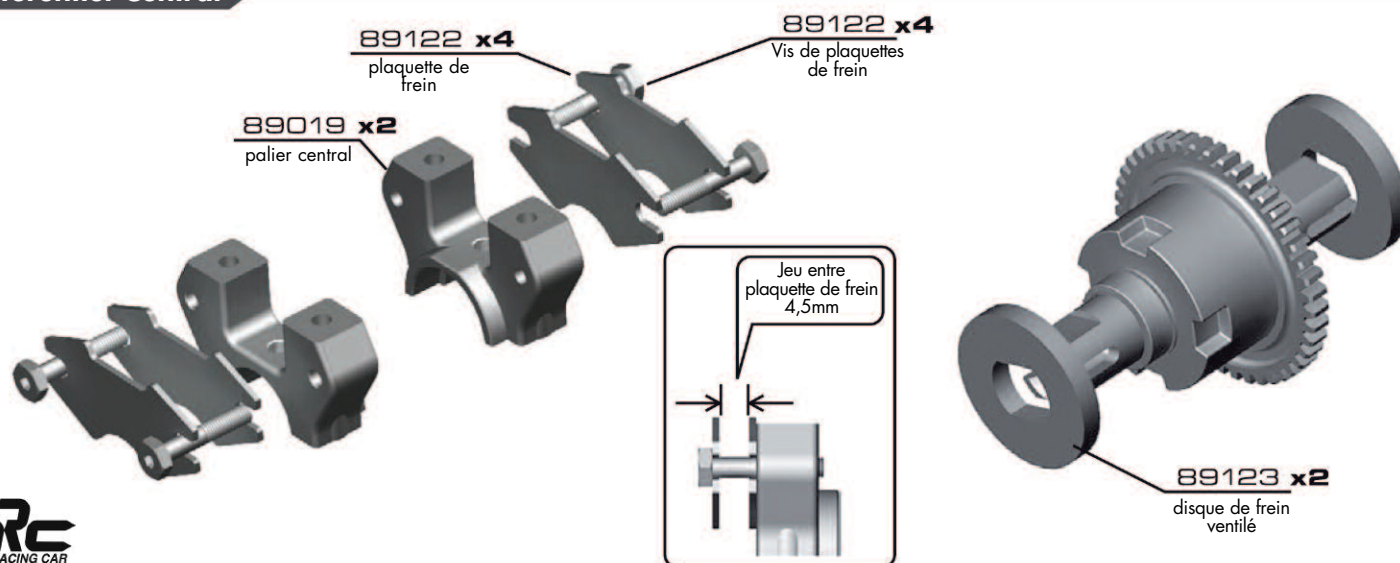
⚠ Attention : Serrer le jeu de vis pour enlever le surplus mais il faut que la barre antiroulis puisse bouger librement.

:: Montage du train arrière

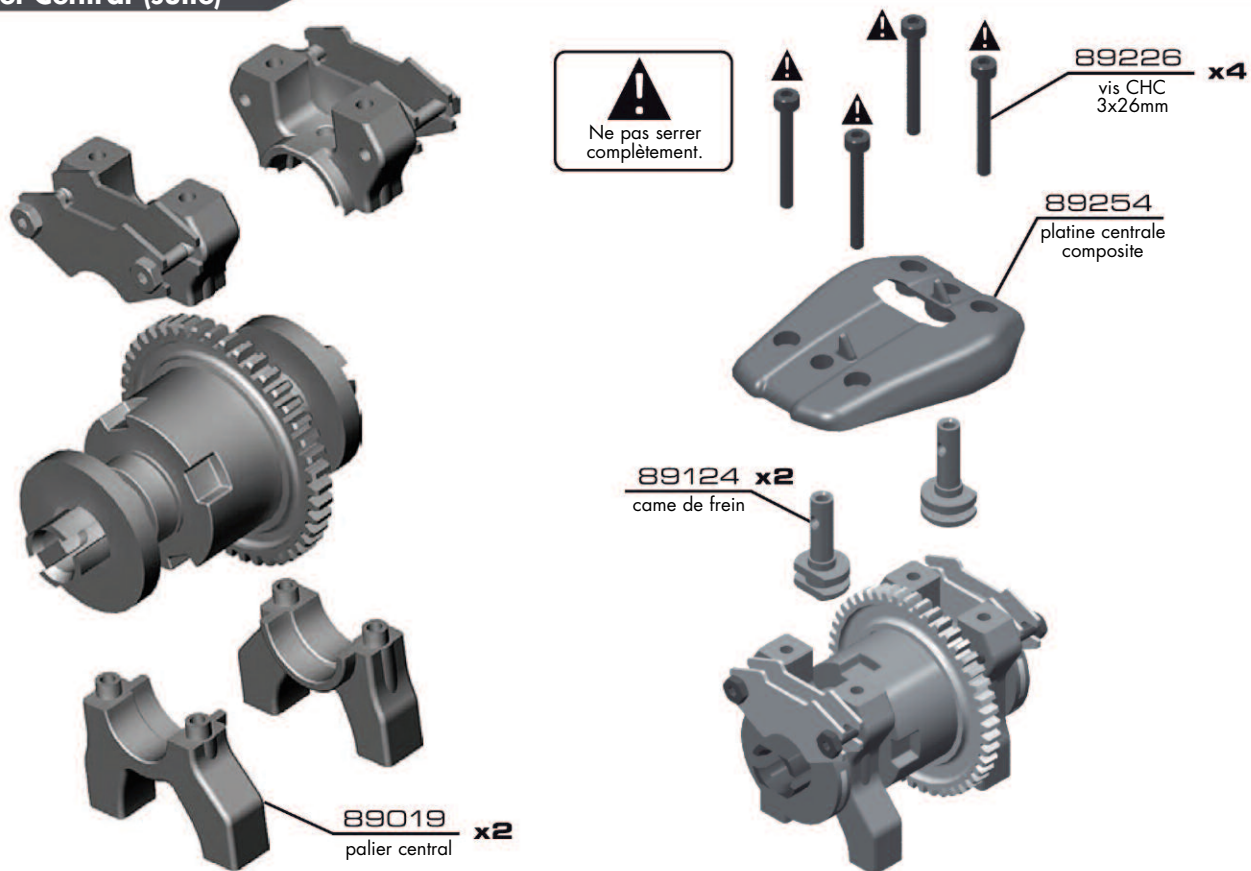


:: Différentiel Central

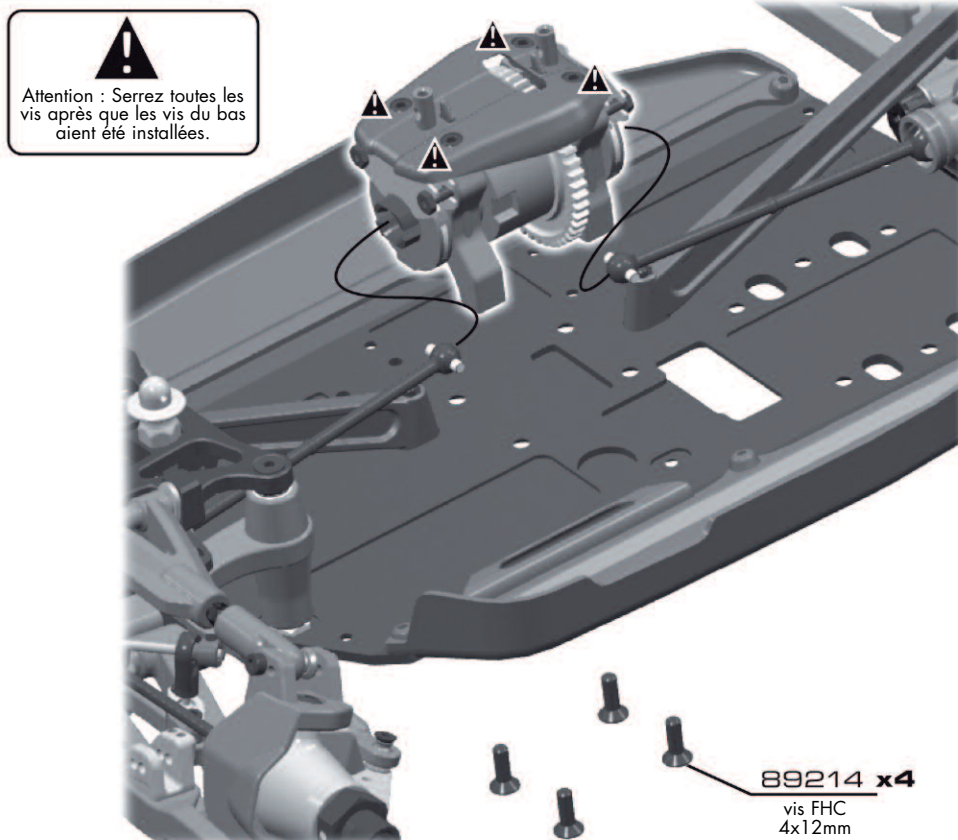
SACI



:: Différentiel Central (suite)



:: Différentiel Central (suite)



Amortisseurs

SAC J

89358



inférieur

Utilisez les outils pour amortisseurs
inclus pour les étapes suivantes.

supérieur

89291 x2

corps d'amortisseur
avant

89344 x2

corps d'amortisseur
arrièrehuile silicone
d'amortisseur

89352 x4

joints de tiges
d'amortisseur

89066 x2

joint de tiges
d'amortisseur

89352 x4

joints de corps
d'amortisseur

89352 x4

molette de corps d'amortisseur

89278 x8

rondelle de
piston 2,5mm

89353

pistons
d'amortisseur
(jeu complet)

89215 x4

écrou nylstop M3
(piston d'amortisseurs)piston
1,3mm

89467 x2

axe d'amortisseur avant
traite dur 4x29mm

89468 x2

axe d'amortisseur arrière
traite dur 4x38mm

Utilisez l'outil bas pour
amortisseur pour tenir la tige
d'amortisseur lors du serrage.

mrc
MODEL RACING CAR

Amortisseurs (suite)

huile silicone
d'amortisseurUne goutte sur
le pas de visInsérez la base
du corps dans
le soufflethuile silicone
d'amortisseurRemplir
entièrement le
corps avec de
l'huile silicone
d'amortisseurs
avant:
25wt #5428
arrière:
25wt #5428Vissez la chape jusqu'à
la marque
qui figure sur la tige
d'amortisseur

89356 x2

protection de tige
d'amortisseur avant

89357 x2

protection de tige
d'amortisseur arrière

89352 x4

rondelle de tige
d'amortisseur

89469 x4

chape de tige
d'amortisseur

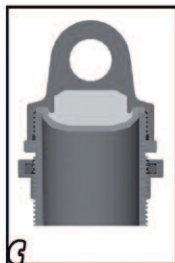
89469 x4

bille de tige
d'amortisseur

mrc
MODEL RACING CAR

Amortisseurs (suite)

Installation de la coupelle de volume constant



89335 x4

bouchon
d'amortisseur

89351 x4

coupelle de volume
constant d'amortisseur

*Quelques résidus d'huile
peuvent apparaître pour
votre premier essai autour
du bouchon d'amortisseur.

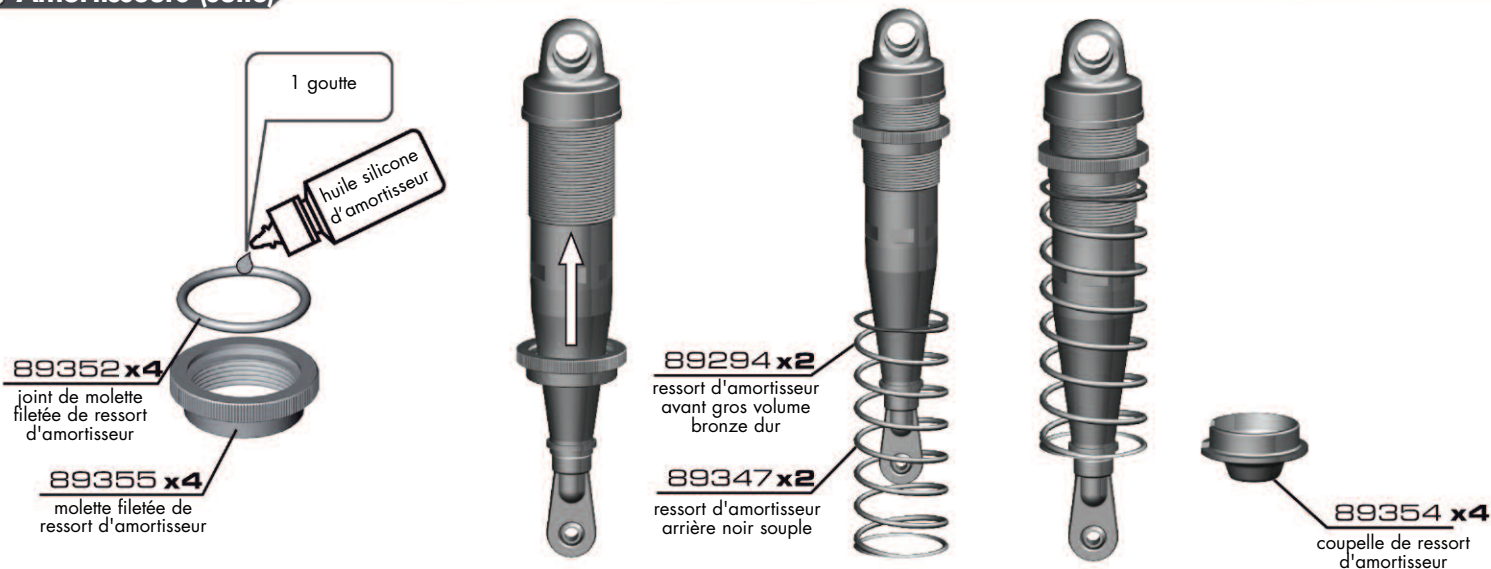
Lorsque vous installez le bouchon d'amortisseur avec la coupelle de volume constant, cela forcera l'huile en trop à sortir. Si vous installez le bouchon d'amortisseur avec la tige d'amortisseur totalement étendue, vous recherchez un rebond complet.

Pour supprimer ce rebond, dévissez le bouchon d'1 ou 2 tours et comprimez la tige jusqu'à la position désirée et resserrez le bouchon.

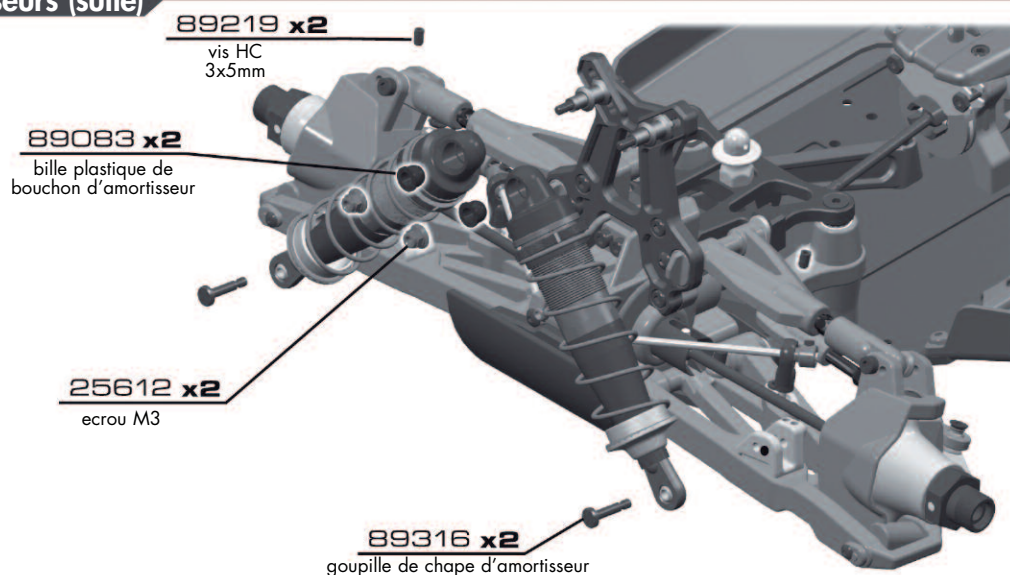


mrc
MODEL RACING CAR

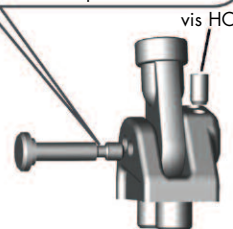
:: Amortisseurs (suite)



:: Amortisseurs (suite)

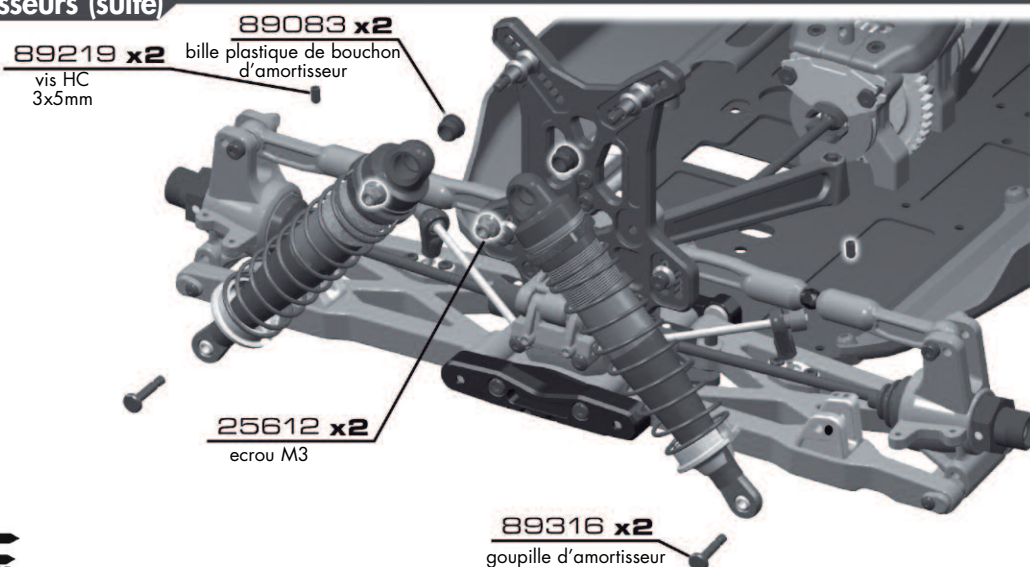


Poussez la goupille
complètement. Ne pas serrer
trop fort les vis. Laissez-la tout
en bas puis fixez-la.

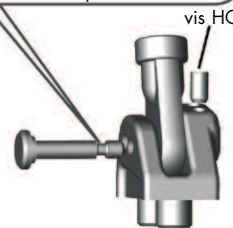


mrc
MODEL RACING CAR

:: Amortisseurs (suite)



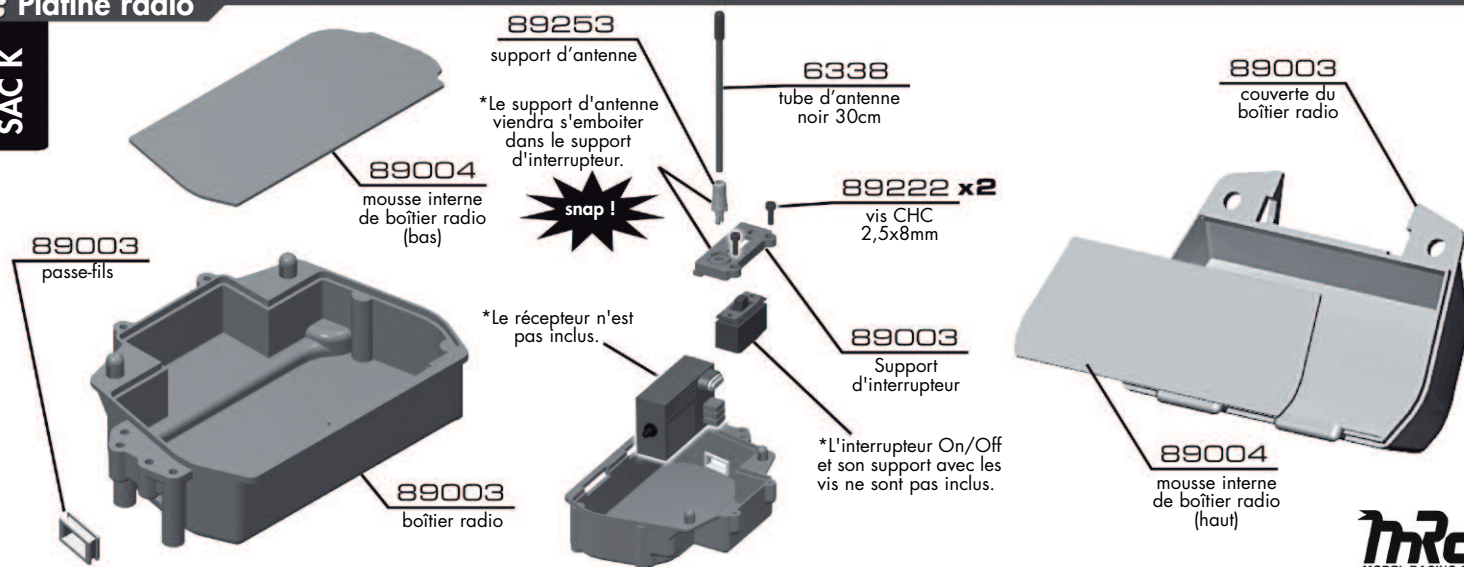
Poussez la goupille
complètement. Ne pas serrer
trop fort les vis. Laissez-la tout
en bas puis fixez-la.



mrc
MODEL RACING CAR

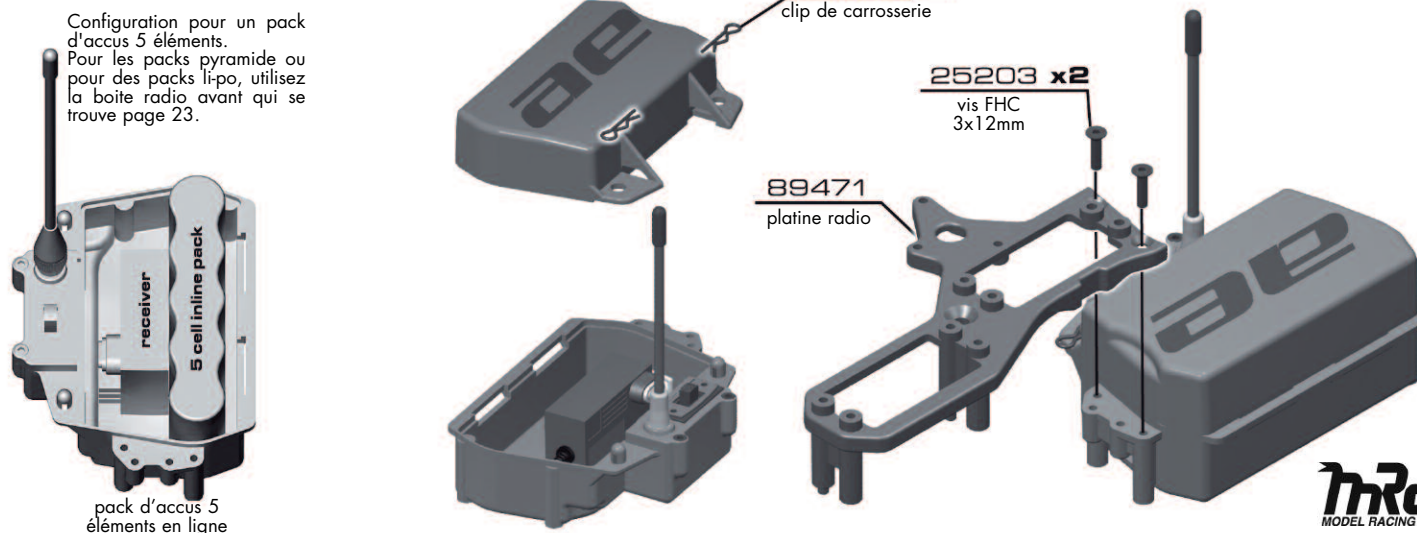
:: Platine radio

SAC K

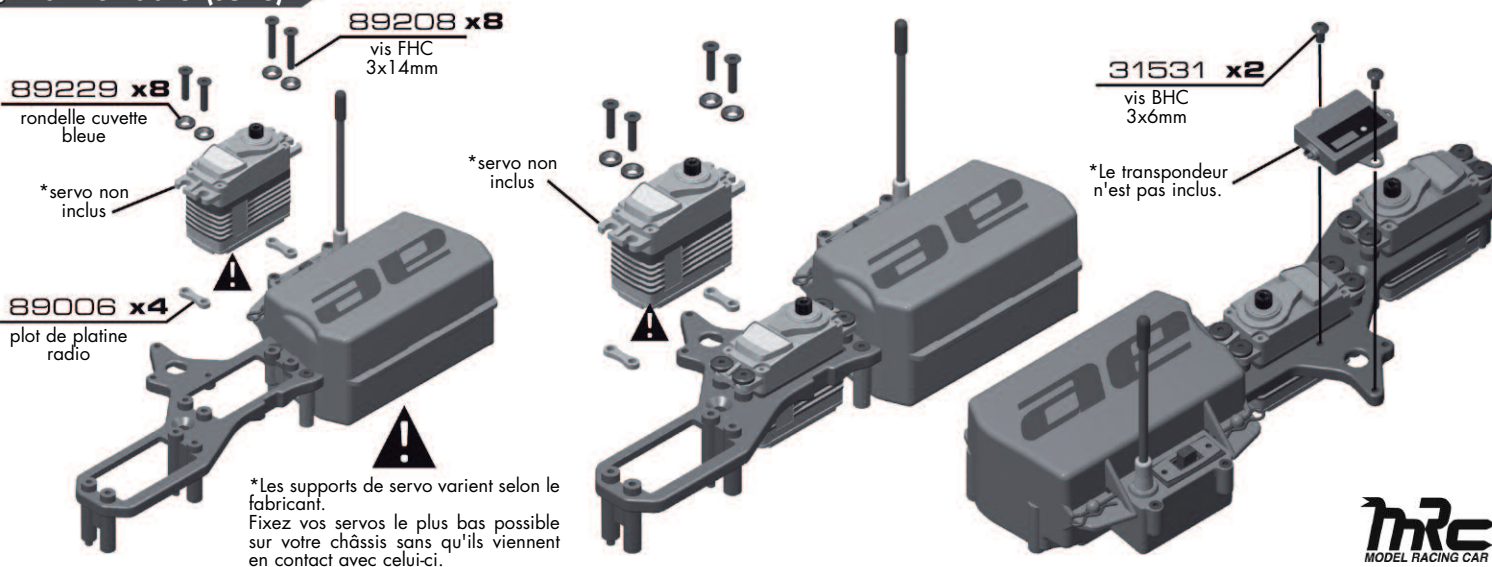


:: Platine radio (suite)

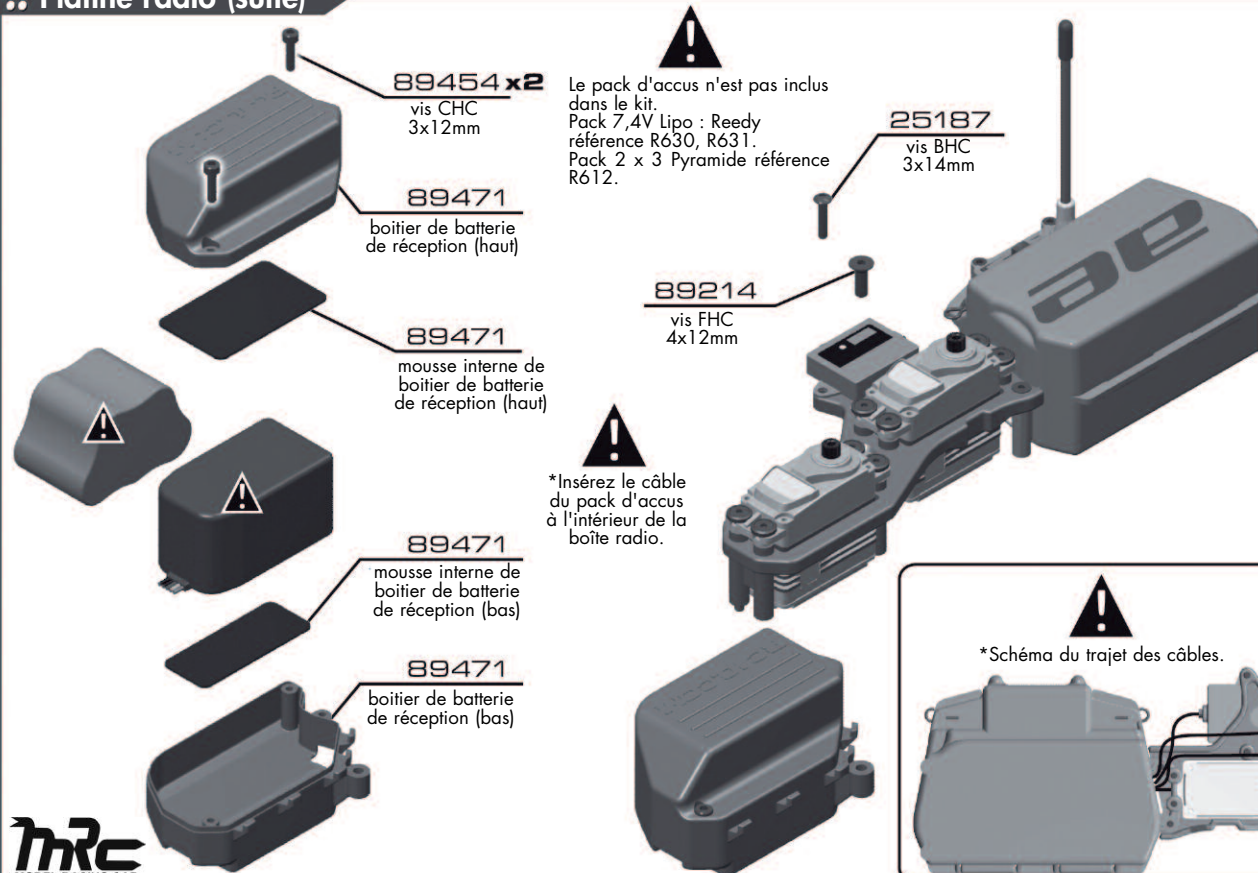
Configuration pour un pack d'accus 5 éléments.
Pour les packs pyramide ou pour des packs li-po, utilisez la boîte radio avant qui se trouve page 23.



:: Platine radio (suite)

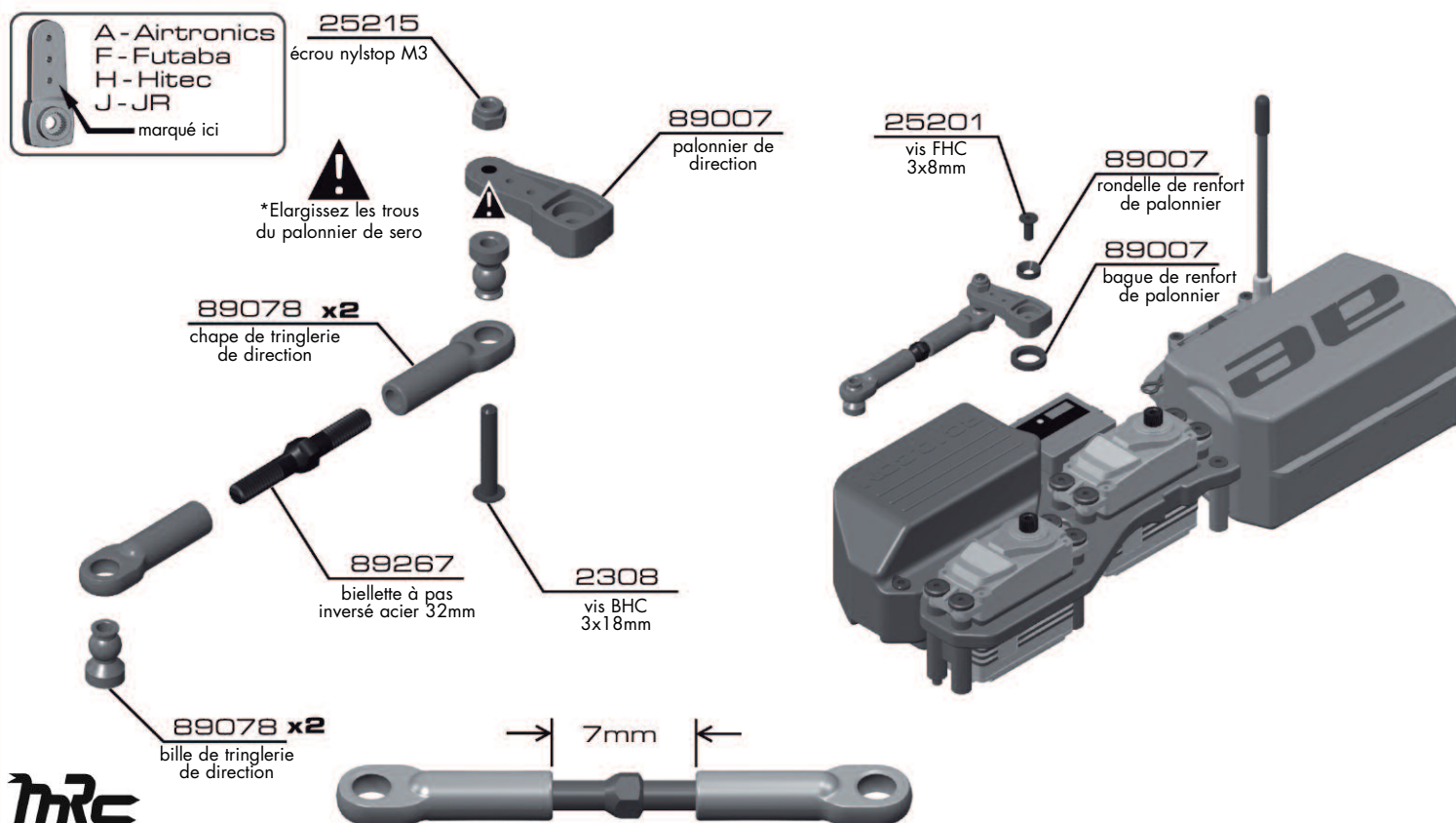


:: Platine radio (suite)



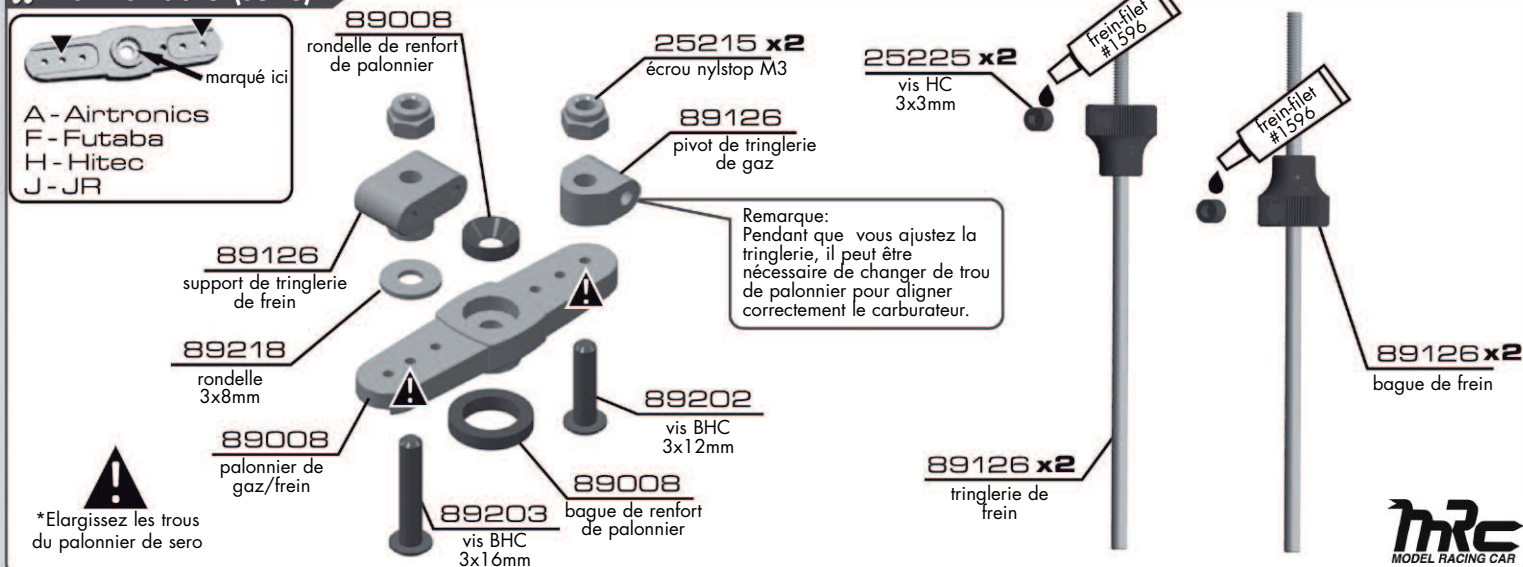
mrc
MODEL RACING CAR

:: Platine radio (suite)

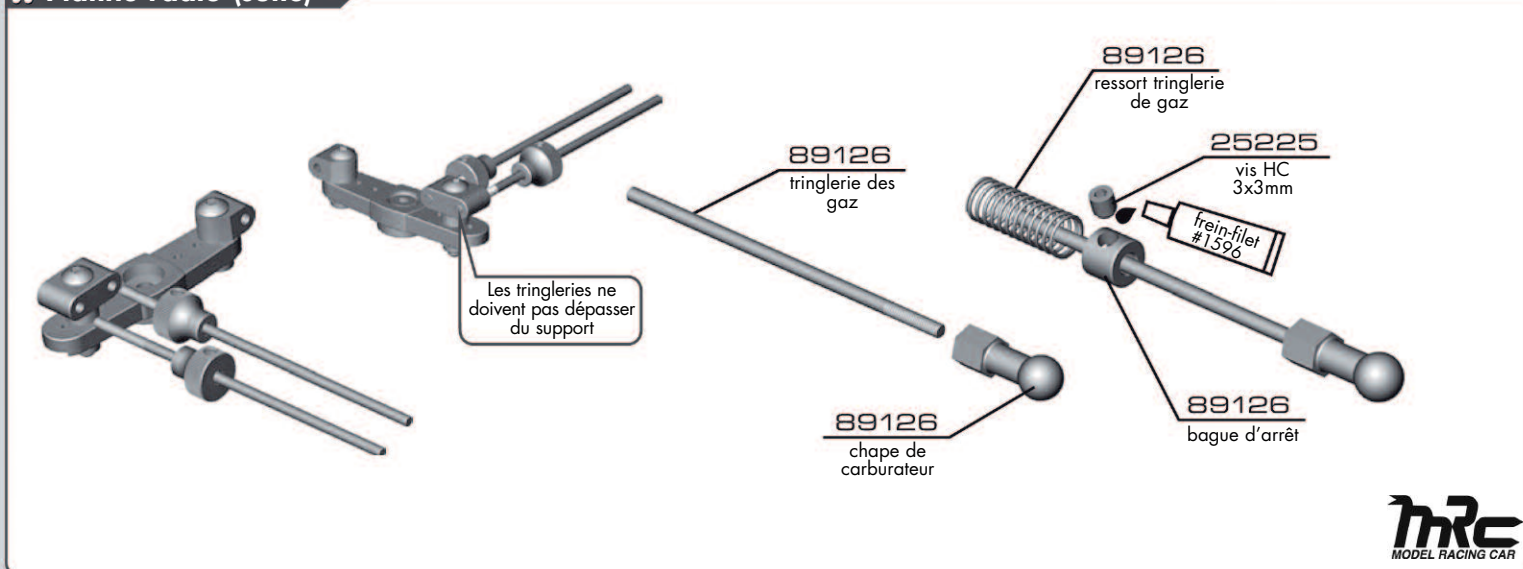


mrc
MODEL RACING CAR

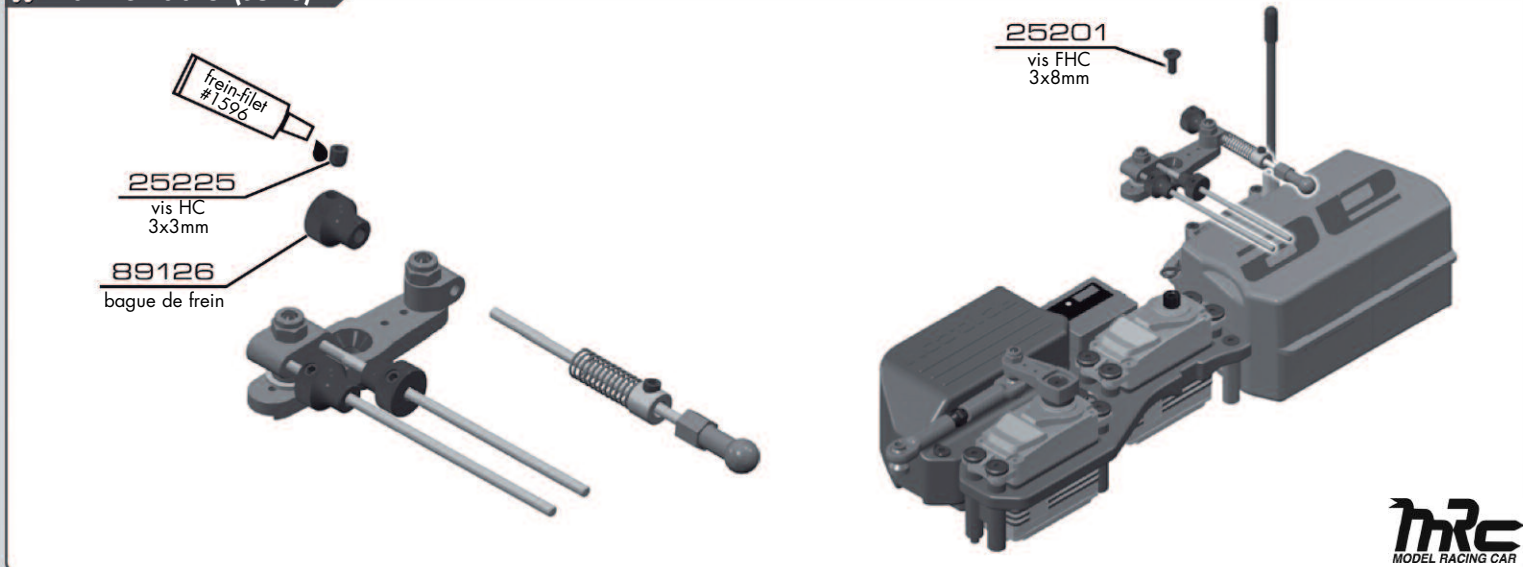
:: Platine radio (suite)



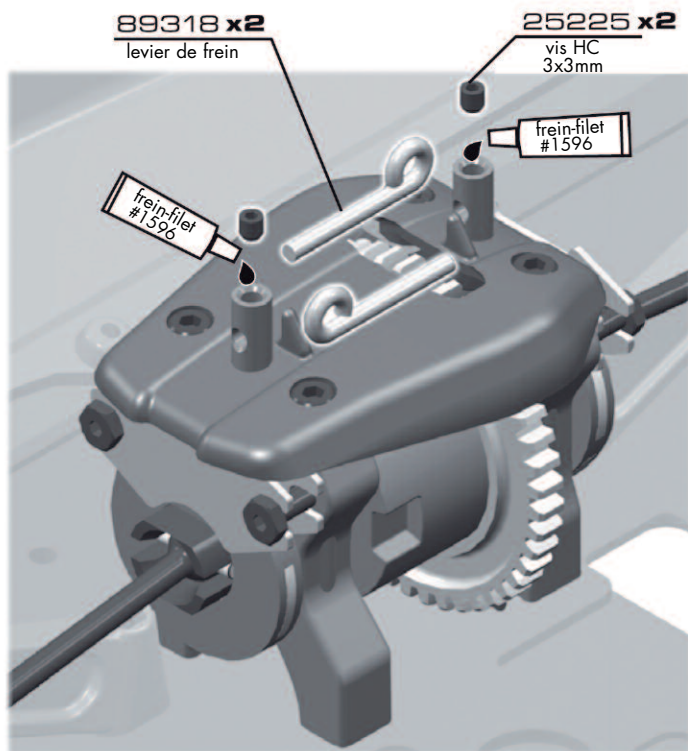
:: Platine radio (suite)



:: Platine radio (suite)

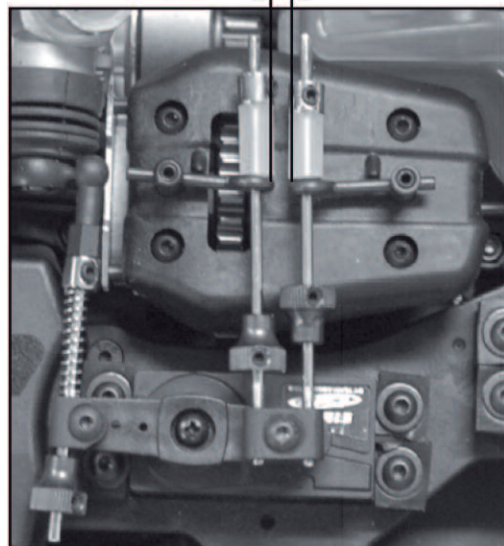


:: Platine radio (suite)



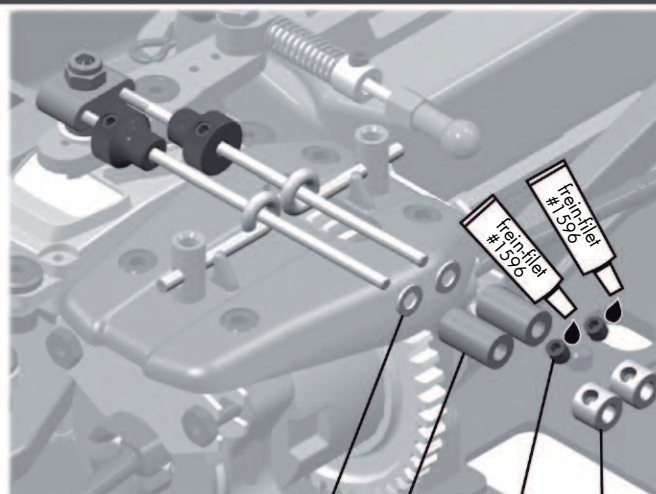
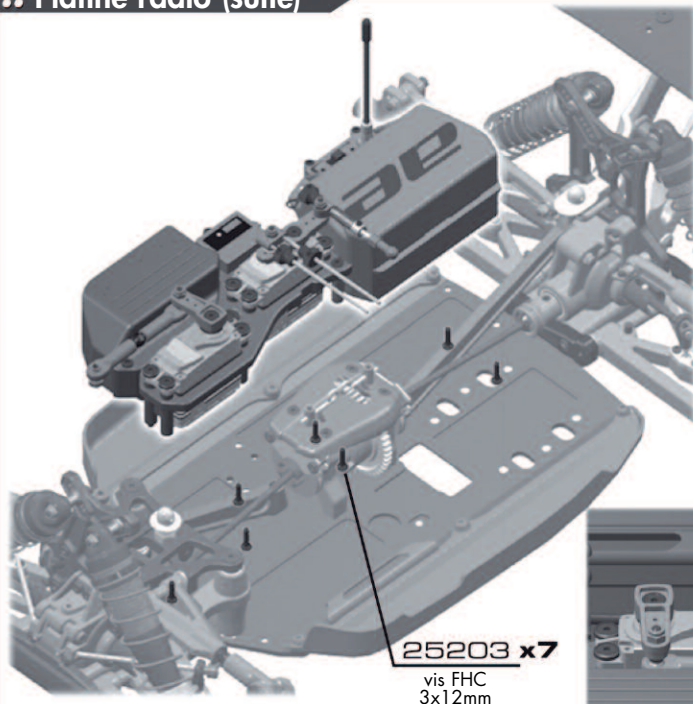
Après l'installation, laissez
un jeu de 0,5mm entre les
deux leviers de frein.

0.5mm



mrc
MODEL RACING CAR

:: Platine radio (suite)



89126 x2
rondelle de tringlerie

89126 x2
durite

25225 x2
vis HC
3x3mm

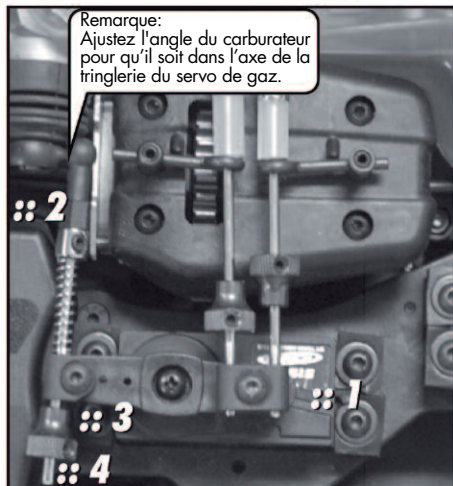
89205
vis BHC
3x26mm

89126 x2
bague de
tringlerie

25215
écrou nylostop M3

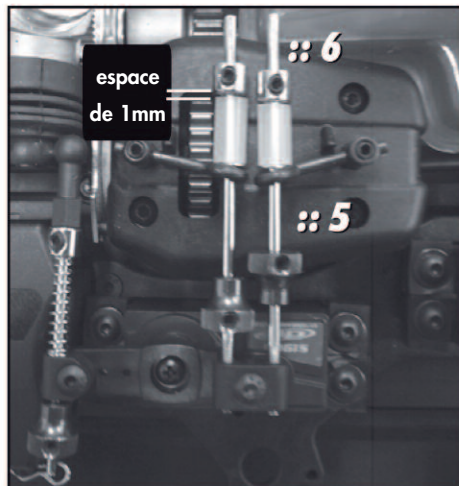
mrc
MODEL RACING CAR

:: Réglage de tringlerie



- 1 : Allumez l'émetteur et récepteur. Ajustez la position neutre du palonnier jusqu'à ce qu'il soit parallèle à l'axe du servo.
- 2 : Réglez la précontrainte du ressort pour que le carburateur se referme correctement.
- 3 : Laissez un jeu de 0,5mm entre le palonnier de gaz et la bague d'arrêt.
- 4 : Coupez la tringlerie de gaz en trop.

!Ne pas démarrer le moteur pendant cette étape!



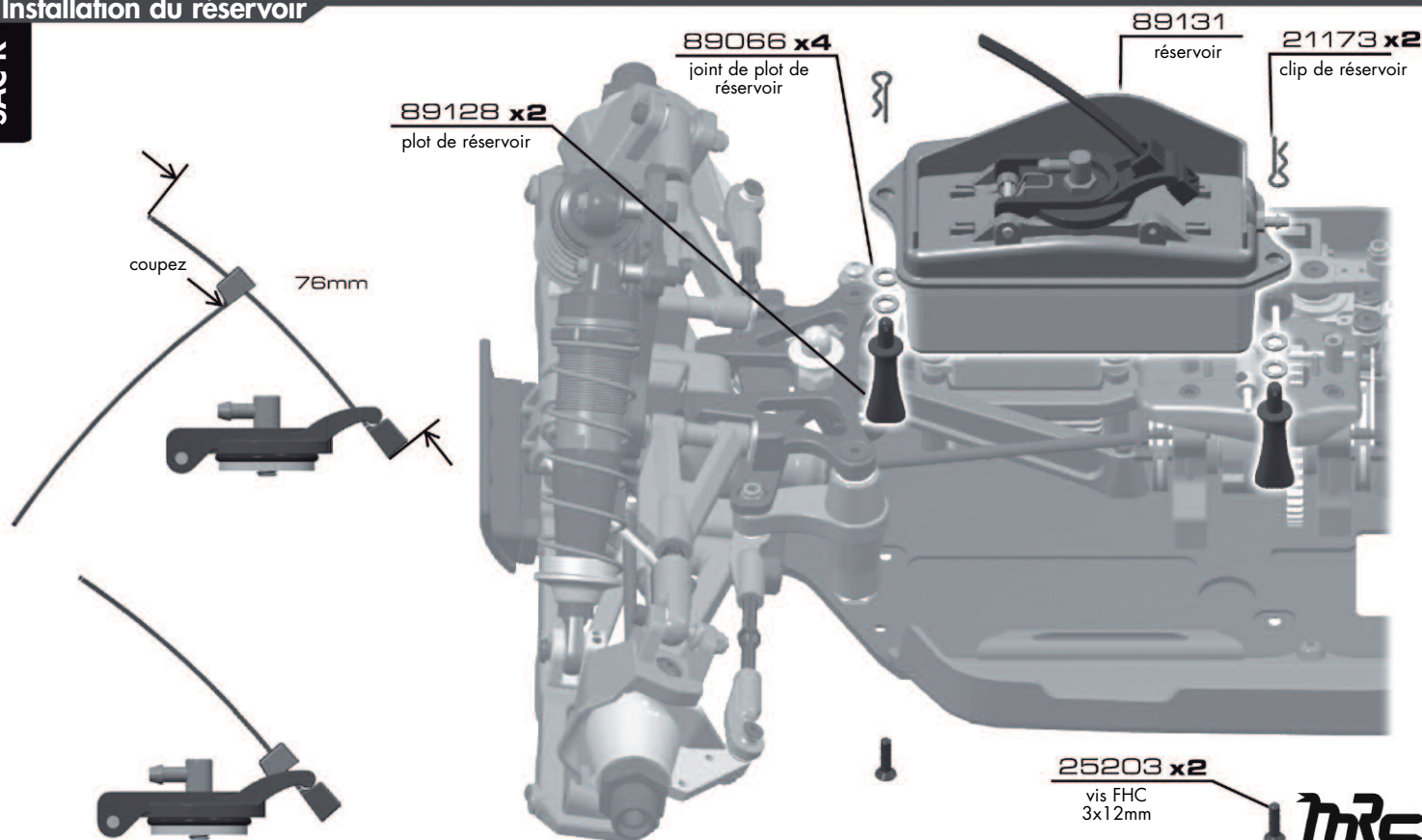
- 5 : Tirez sur les leviers de frein, réglez les bagues d'arrêt (avec freins serrés) pour avoir 1mm de jeu entre la durite et la bague. La radio est toujours allumée pendant cette opération, servo de gaz au neutre.
- 6 : Coupez la tringlerie de frein en trop derrière les bagues d'arrêt.



- 7 : Réglez l'EPA max des gaz en accélérant à fond avec l'émetteur de façon à ce que le carburateur ouvre à fond. Faites attention de ne pas trop fixer sur le carburateur.
- 8 : Réglez l'EPA max des freins à 30% comme point de départ.
- 9 : Répartition des freins : vissez la tringlerie d'un frein dans le support afin d'accentuer la force de freinage de celui-ci.

:: Installation du réservoir

SACK

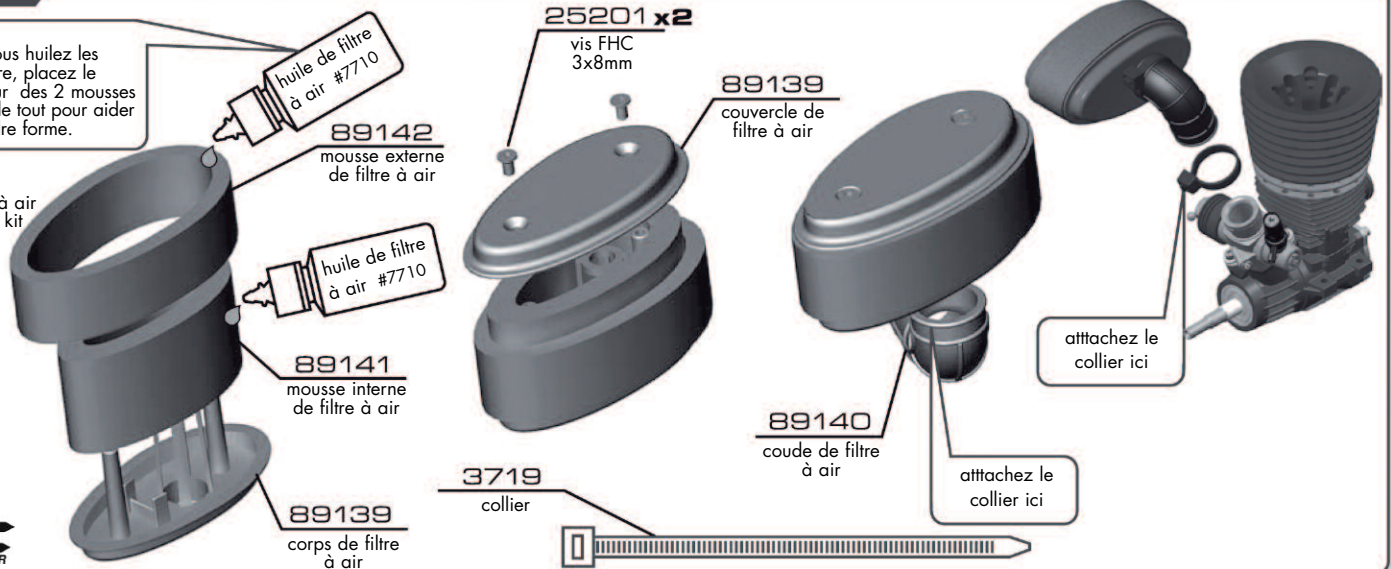


:: Filtre

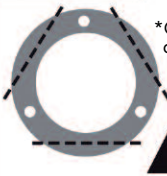
Remarque :
Pendant que vous huilez les
éléments du filtre, placez le
corps à l'intérieur des 2 mousses
et compressez le tout pour aider
le filtre à prendre forme.

*huile de filtre à air
inclus dans le kit

mrc
MODEL RACING CAR



:: Moteur



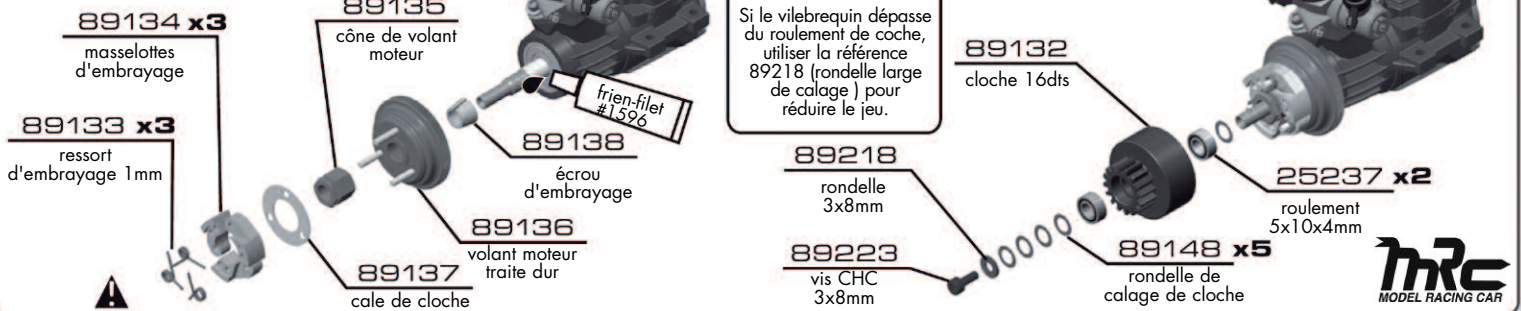
*Utilisez l'outil supérieur pour
amortisseur pour installer les
ressorts d'embrayage.

*moteur non inclus

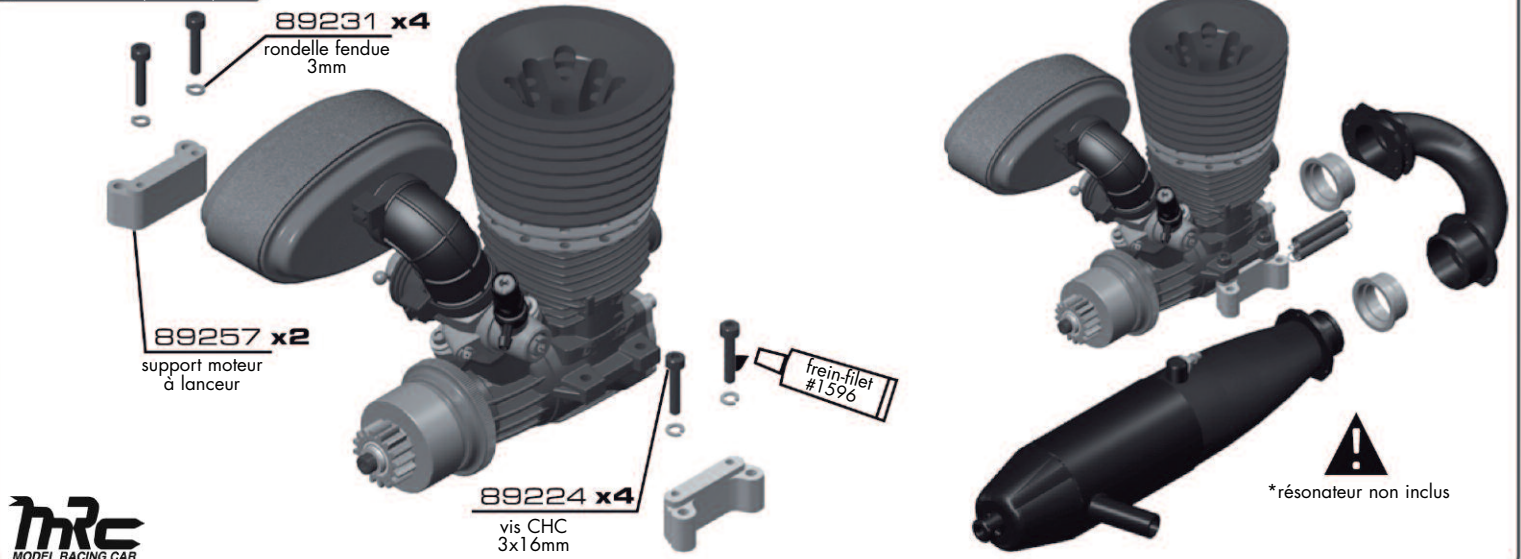
Consignes de réglage d'embrayage:

Si après avoir monté la
cloche elle ne tourne pas
librement utiliser la
référence 89218
(rondelle fine de calage)
sur la vis pour augmenter
le jeu de la cloche.

Si le vilebrequin dépasse
du roulement de coque,
utiliser la référence
89218 (rondelle large
de calage) pour
réduire le jeu.

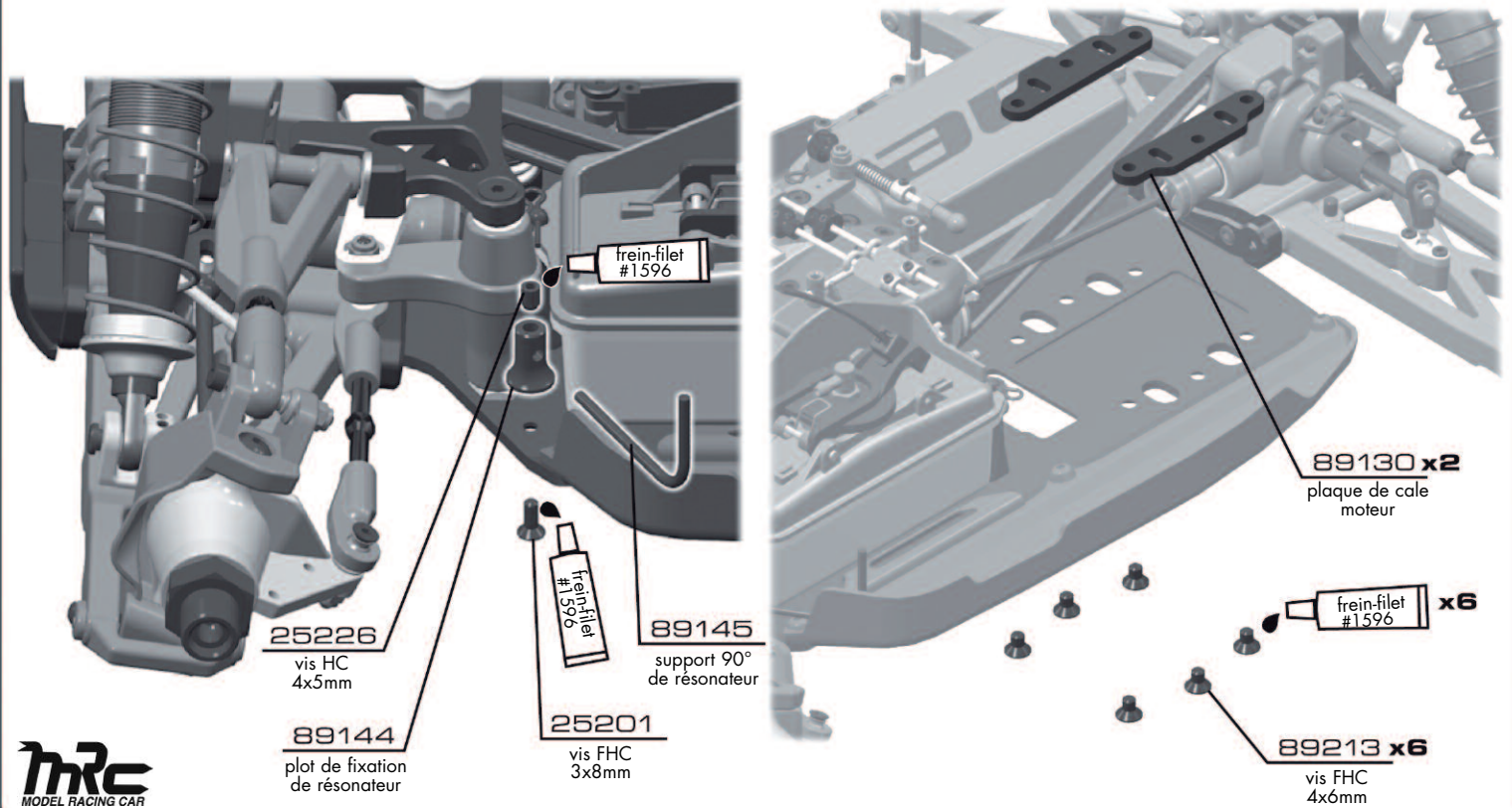


:: Moteur (suite)



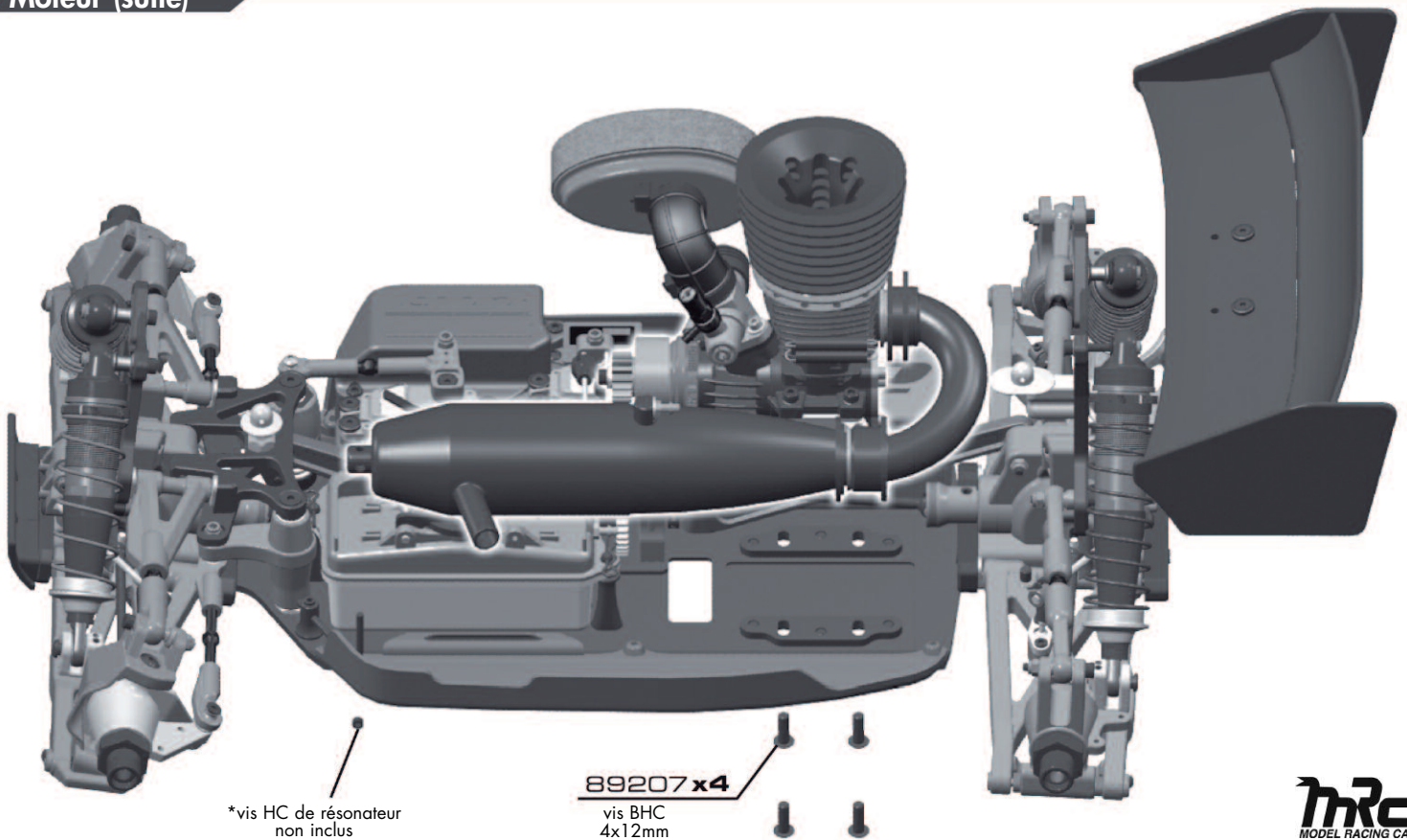
mrc
MODEL RACING CAR

:: Moteur (suite)



mrc
MODEL RACING CAR

:: Moteur (suite)

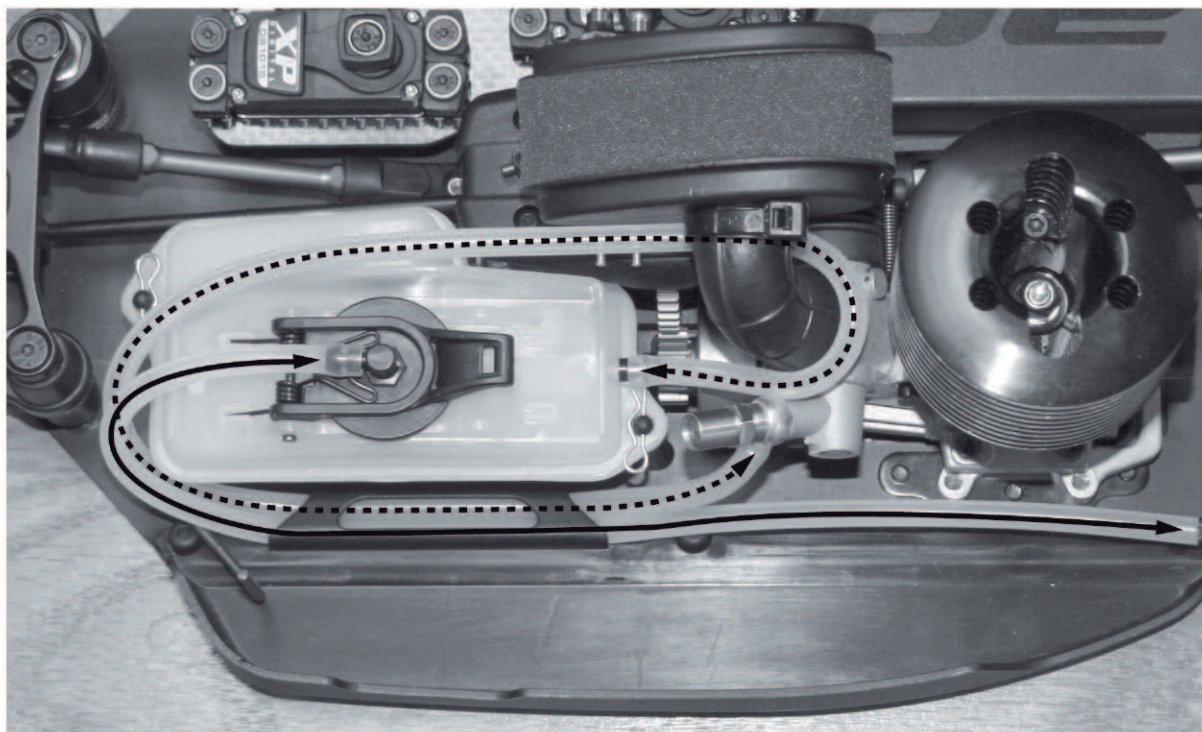


mrc
MODEL RACING CAR

:: Moteur (suite)

Pressurisation commence du réservoir jusqu'à la prise du pot d'échappement.

.....
L'arrivée d'essence commence du réservoir jusqu'au carburateur.

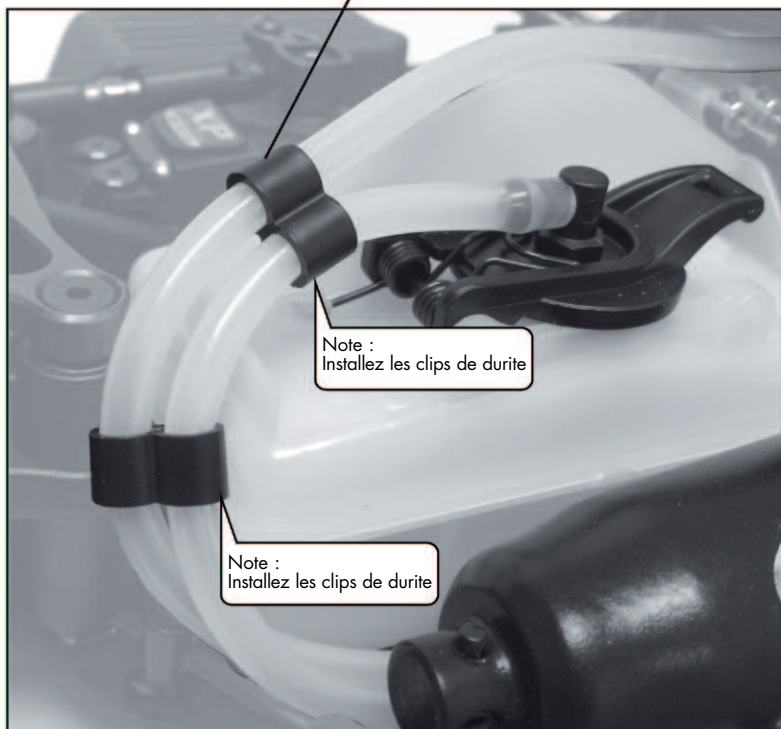


mrc
MODEL RACING CAR

:: Moteur (suite)

89325 x2

clip de durite
à carburant



Note :
Installez les clips de durite

Note :
Installez les clips de durite

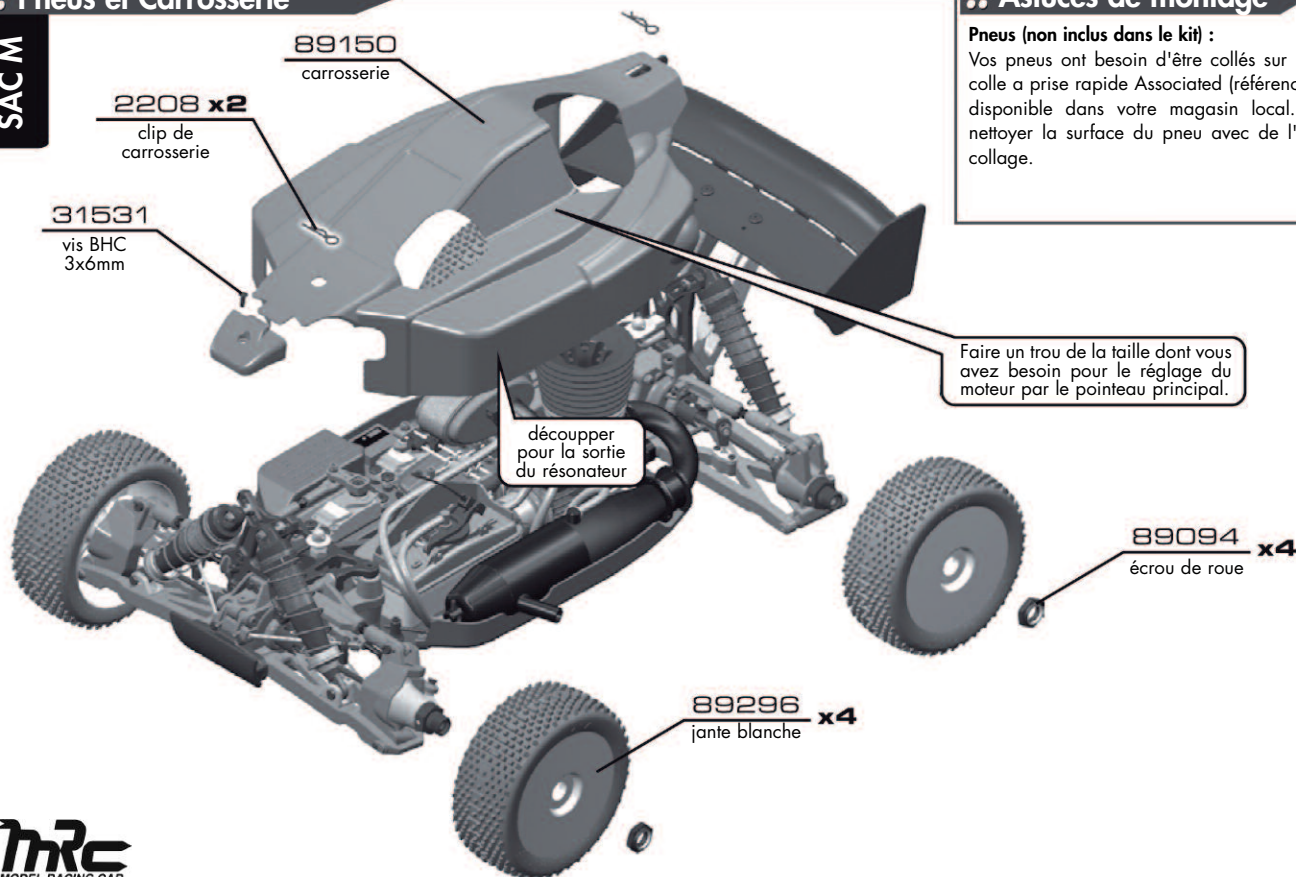


Note: Ajustez l'angle de la
bille de carburateur pour
l'aligner avec le servo de gaz.

mrc
MODEL RACING CAR

:: Pneus et Carrosserie

SACM



:: Astuces de montage

Pneus (non inclus dans le kit) :

Vos pneus ont besoin d'être collés sur les jantes en utilisant la colle à prise rapide Associated (référence 1597). Ce produit est disponible dans votre magasin local. Assurez-vous de bien nettoyer la surface du pneu avec de l'alcool pour un meilleur collage.

Faire un trou de la taille dont vous avez besoin pour le réglage du moteur par le pointeau principal.

découper pour la sortie du résonateur

!
 *Pneus non inclus dans le kit

MRc
MODEL RACING CAR

:: Astuces de montage

Pneus :

Les pneus ont besoin d'être collés sur les jantes à l'aide de colle cyanoacrylate rapide. Celle-ci est disponible chez votre détaillant.

L'entre-dents :

Pour régler correctement l'entre-dents, suivez les étapes suivantes :

1. Desserrez les vis de support moteur pour pouvoir faire, glisser le moteur et son support.
2. Faites glisser le moteur et son support jusqu'à ce que le pignon de cloche vienne en contact avec la couronne. Serrer le vis du support moteur. Tenez la couronne en place et faites bouger le pignon de cloche pour régler le jeu. Vous devriez avoir un "léger jeu" entre la cloche et la couronne.
3. Si vous avez un peu de jeu, continuez à monter votre RC8. Si non, retournez à l'étape 1.

Accus de réception

Votre RC8 est livré sans pack d'accus de réception. Il est recommandé d'utiliser un pack de 5 éléments de 1100mah (mini) en long ou en éléments 3+2. Chargez votre pack d'accus selon les instructions du constructeur. Vous aurez besoin de l'avoir fait avant de pouvoir régler votre RC8.

Réglage moteur :

Suivez les instructions du constructeur pour régler correctement votre moteur. Vous aurez besoin d'ajuster le réglage de la vis de reprise selon l'altitude, le temps, etc...

Carrosserie :

Votre RC8 est livré avec une carrosserie en lexan transparente. Vous aurez besoin de préparer la carrosserie avant de la peindre. Lavez l'intérieur de la carrosserie avec de l'eau chaude et du liquide vaisselle. Utiliser un chiffon doux et sans peluche pour l'essuyer. Utilisez les masques de vitres fournis pour protéger les vitres **DE L'INTERIEUR** (les carrosseries RC sont peintes de l'intérieur). Utilisez du scotch de qualité, appliquez-le pour créer le dessin à l'intérieur de la carrosserie. Peignez (à la bombe ou à l'aérographe) l'intérieur de la carrosserie (**Remarque: n'utilisez que la peinture recommandée pour ce type de carrosserie en lexan**). Si vous ne respectez pas ça, vous allez détruire votre carrosserie.

Après la peinture, découpez la carrosserie le long des lignes de moulage. Assurez-vous de couper les trous pour la culasse du moteur, l'antenne, le réservoir et la sortie d'échappement.

:: Châssis

Rapports :

Il est recommandé d'utiliser le rapport 16/44.

Sur les pistes possédant un développé plus important, le Team Associated utilise le plus souvent une cloche de 17 dents.

Huiles de différentiel :

Le setup standard d'huile de différentiel est le suivant :

Avant = 5.000 cst ; Centre = 7.000 cst ; Arrière = 3.000 cst

Différentiel central :

Utilisez le setup standard sur la plupart des pistes, cependant sur des pistes possédant une adhérence élevée, utilisez de l'huile de 7.000 ou 10.000 cst afin de bénéficier d'une meilleure accélération en sortie de virages. A l'inverse, sur les pistes bosselées ou glissantes, utilisez de l'huile de 5.000 ou 3.000 cst.

:: Train Avant

Différentiel avant :

Utilisez le setup standard sur la plupart des pistes, cependant sur des pistes possédant une adhérence élevée, utilisez de l'huile de 7.000 ou 10.000 cst afin de bénéficier d'une meilleure accélération en sortie de virages.

Anti-plongée :

Généralement, plus d'anti-plongée apporte une meilleure stabilité dans les sauts et une meilleure accroche à l'accélération.

Enlever de l'anti-plongée apporte plus de directivité avec la sensation d'avoir une voiture plus agressive.

Chasse :

Les cales de chasse fournies dans le kit sont de 16 degrés. Le pliage standard du châssis est de 7 degrés pour une chasse totale de 23 degrés. Vous pouvez réduire la chasse à 14 degrés pour obtenir une direction plus souple (passez les 2 cales derrière la bille du triangle supérieur avant) et l'augmenter jusqu'à 18 degrés pour obtenir une meilleure directivité (passez les 2 cales devant la bille du triangle supérieur avant).

Ancrage du triangle supérieur sur le support :

Le réglage intérieur est la position du milieu. Montez à 2 points ou à 3 points en montant d'1mm à chaque fois, ceci vous apportera une meilleure directivité en milieu et en sortie de virage.

Ancrage du triangle supérieur sur l'étrier avant :

La position standard est celle qui convient le mieux pour la plupart des circuits. La position la plus extérieure vous apportera une meilleure directivité en milieu et sortie de virage. Mais la voiture devient plus difficile et moins stable dans les bosses et en sortie de virage.

Carrossage avant :

Le bon réglage du carrossage avant est de -2 degrés. Un carrossage avant positif lorsque le haut des roues est divergent, n'est pas recommandé.

Pincement / Ouverture avant :

0° d'ouverture (les roues sont parallèles) est un excellent réglage de base. Vous pouvez augmenter la directivité en ajoutant un peu d'ouverture (l'axe des roues s'écarte vers l'extérieur). Ce réglage n'est que rarement utilisé par le Team Associated.

:: Train Avant (suite)

Garde au sol avant :

Le réglage de garde au sol avant le plus souvent utilisé est réglé à 29mm entre le bas du châssis et le sol). Réglez la garde au sol en soulevant la voiture à environ 30cm du sol et lâchez-la. Après que la suspension se soit mise en place, augmentez ou rabaissez la garde au sol grâce aux molettes d'amortisseurs si nécessaire.

Ancrage de l'amortisseur sur le triangle avant :

Si vous ancrez l'amortisseur côté intérieur, cela donnera un train avant plus réactif en sortie de virage. Si vous ancrez l'amortisseur côté extérieur, cela donnera un train avant moins réactif, mais le train avant sera plus prévisible dans les sauts.

:: Train Arrière

Différentiel arrière :

Commencez avec les réglages d'origine. Pour les pilotes experts, le réglage le plus souvent utilisé est 3000 cst. Le réglage le plus épais est 5000cst qui permettra à la voiture de moins tourner mais d'avoir plus de puissance à l'accélération. Le réglage le plus fluide est (2.000 cst ou 3.000 cst) apportera plus de traction dans les parties à basse vitesse.

Anti-cabrage :

L'anti-cabrage correspond à l'angle du triangle arrière par rapport au sol. Le réglage du kit est de 2 degrés, et vous pouvez rouler avec 1 degré en mettant la cale 3 points en bas à l'avant de l'axe de triangle de la cellule arrière. Roulez avec l'insert de 1 point pour passer à 3 degrés d'anti-cabrage.

Longueur et réglage vertical des biellettes de carrossage arrière :

Sur le RC8, vous pouvez régler la longueur de la biellette de carrossage arrière sur la fusée, ou ajuster le point d'ancrage sur le support d'amortisseur. Le réglage d'origine est le meilleur compromis entre grip latéral et motricité. Apartir du réglage d'origine, si vous abaissez le tirant arrière sur le support d'amortisseur, cela vous apportera plus de carrossage à l'enfoncement et une glisse plus progressive du train arrière.

Si vous allongez la biellette de carrossage arrière sur la fusée, cela vous donnera l'impression d'avoir plus de motricité sur le train arrière mais la voiture aura tendance à décrocher de manière plus brutale au freinage.

Hauteur des axes de fusées arrière :

Le trou du haut apportera plus d'adhérence du train arrière en entrée de virage et une meilleure motricité du train avant, mais il sera plus difficile de se remettre droit en sortie de virage. Le trou du bas sur la fusée arrière rendra la voiture plus réactive aux coups d'accélérateur, et apportera plus d'adhérence latérale dans les virages.

Position de la fusée arrière :

Vous bénéficiez de 3 possibilités concernant la position de la fusée arrière, position avancée, position centrale et position arrière. Le réglage de base procure un bon équilibre entre motricité du train arrière et directivité, ce réglage est utilisé le plus souvent.

La position avancée de la fusée arrière (en réduisant l'empattement) offre une meilleure motricité du train arrière, ce réglage est utilisé sur les pistes glissantes.

Vous pouvez utiliser la position arrière de la fusée sur les pistes possédant une forte adhérence.

Vous pouvez également utiliser les rondelles fines fournies dans le kit pour obtenir un réglage intermédiaire plus fin.

Carrossage arrière :

Un bon réglage de base du carrossage est de -2 degrés. Vous pouvez utiliser l'équerre de carrossage numéro 1719 (non incluse dans le kit) afin de régler le carrossage le plus proprement et le plus précisément possible. Si vous retirez un peu de carrossage, c'est-à-dire que le haut des roues est divergent, cela vous assurera une meilleure motricité en ligne droite sur les pistes à faible adhérence et plates.

Garde au sol arrière:

Le réglage de garde au sol arrière le plus fréquemment utilisé est réglé à 29mm entre le bas du châssis et le sol).

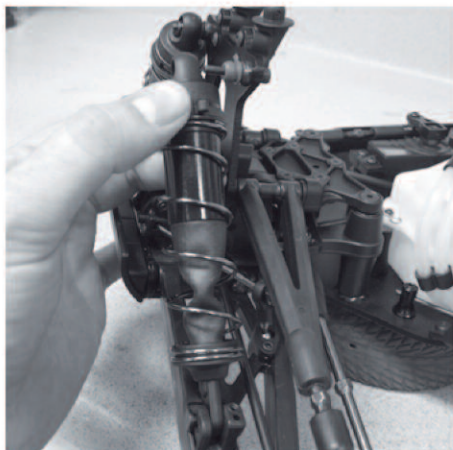
Réglez la garde au sol en soulevant la voiture à environ 30cm du sol et lâchez-la. Après que la suspension se soit mise en place, augmentez ou rabaissez la garde au sol grâce aux molettes d'amortisseurs si nécessaire.

Ancrage de l'amortisseur sur le triangle arrière :

Si vous ancrez l'amortisseur côté intérieur, vous aurez moins de directivité en entrée de virage, une meilleur accélération dans les sauts, mais manquer de d'adhérence latérale. Si vous ancrez l'amortisseur côté extérieur, vous aurez moins d'adhérence, plus de directivité, mais le train arrière sera plus prévisible lorsque la voiture est en phase de traction.

:: Réglages des butées hautes :

Réglages des butées hautes :



Etape 1 : Avec uniquement le bas de l'amortisseur fixé, les vis de butées hautes relevées pendant l'opération, et le châssis au dessus de votre plan de travail donc les triangles sont en extension complète, vous devriez être capable plus facilement de faire glisser le haut de votre amortisseur au dessus de la fixation d'amortisseur, pendant que l'amortisseur est laissé en pleine extension. Si le trou de support du bouchon d'amortisseur se situe au dessus ou en dessous de la fixation d'amortisseur, ajustez les butées hautes en fonction. Répétez l'étape pour les 4 coins de votre voiture. Mesurez du centre de la fixation d'amortisseur au centre de la goupille de fixation de l'amortisseur pour obtenir votre réglage complet des butées hautes. Les amortisseurs avant doivent être de 109mm pendant que les arrières doivent faire 127,5mm.



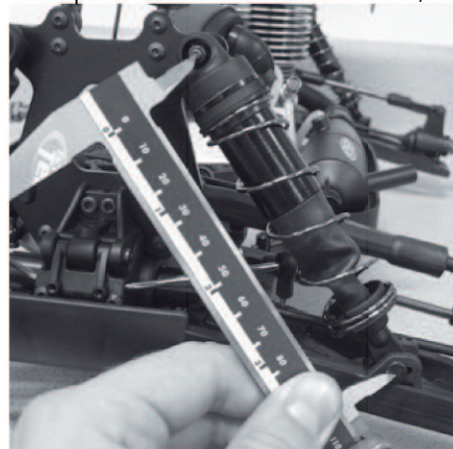
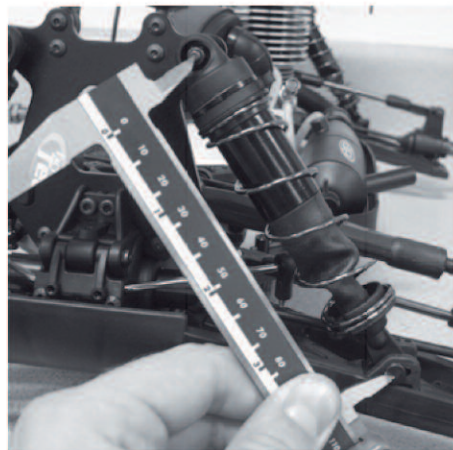
Etape 2 : Finissez d'installer l'amortisseur sur la fixation. Régler votre voiture pour le réglage de butées hautes désiré. Pour augmenter le réglage des butées hautes, tournez la vis (en partant du haut) dans le sens inverse des aiguilles d'une montre (déserrer). Tournez la vis (en partant du haut) dans le sens des aiguilles d'une montre (serrer) pour réduire le réglage des butées hautes. Souvenez-vous, ne pas défaire la vis au-delà de son logement ou vous risqueriez d'endommager votre voiture.

Butées hautes avant : Augmenter les butées hautes avant (déserrer les vis) provoquera une augmentation de la directivité en roue libre. Cela autorise donc le train avant à se déplacer davantage, en donnant plus d'adhérence sur le train arrière avec moins d'adhérence sur le train avant à l'accélération. Souvenez-vous de ne pas déserrer les vis au delà du réglage maximum des butées. Réduire les butées hautes avant (serrer les vis) procurera plus de directivité à l'accélération et un temps de réponse plus rapide aux dépens de la stabilité dans les parties bosselées. Cela vous donnera donc moins de directivité en roue libre.

Butées hautes arrière : Augmenter les butées arrières (serrer les vis) provoquera une augmentation de l'effet traction dans les parties bosselées mais réduira la stabilité à haute vitesse. Souvenez-vous de ne pas déserrer les vis au delà du réglage maximum des butées. Réduire les butées hautes arrières (déserrer les vis) augmentera la stabilité à haute vitesse mais réduira la stabilité dans les parties bosselées.

Fiche de réglages :

Le plus souvent, le meilleur moyen pour obtenir des réglages est de vous rendre sur le site internet www.rc10.com et de cliquer sur l'onglet "racing", ensuite cliquez sur l'onglet "setups" et recherchez les fiches qui correspondent à votre véhicule. Notre équipe de pilotes professionnels aident au développement de ces fiches de réglages lors de courses nationales. Donc, la plupart des pilotes ont une base de réglage qu'ils utilisent comme point de départ pour chaque événement. Essayez de rouler avec quelques éléments du réglage de base ou regardez les conditions de course et les pneus utilisés qui seront similaires à votre circuit local en ajustant en fonction. Souvenez-vous, chaque ajustement a un objectif, donc copiez tout de la fiche de réglage et ensuite faites vos ajustements en vous basant sur les recommandations qui se trouvent ici : <http://www.rc10.com/rc/tuning>.



Etape 3 : Mesurez du centre de la vis de fixation d'amortisseur jusqu'à la goupille de fixation sur le triangle pour obtenir votre réglage final de butées. Les amortisseurs avant doivent être réglés de manière identique au niveau de la longueur, même principe pour les amortisseurs arrière. *Le réglage "standard" des butées se situe entre 0 et 5mm en mesurant l'amortisseur détendu complètement.

:: Driver: Team Associated **:: Date:** _____
:: Track: Standard RC8B FT Setup
:: Event: _____

Setup Sheet for Team Associated's RC8B

Rev. 1

:: Front Suspension

anti-roll bar:
☐ 2.2 - black
☒ 2.5 - silver
☐ 2.8 - gold

bump-steer
washers:
0
 out

upper hinge pin bushing
 front # 2 rear # 1
☒ up ☐ down ☐ up ☐ down

camber: 2 °

caster: 16 °

toe: 0 °

ride height: 29mm

kickup bushing
 # 2
☒ up ☐ down

:: Rear Suspension

anti-roll bar: wheelbase:
☐ 2.2 - black ☐ long
☒ 2.5 - silver ☒ medium
☐ 2.8 - gold ☐ short

camber: 2 °

toe bushing
d-plate:
 # 1
☐ in ☐ out

hub:
 upper
 lower

ride height: 30mm

squat bushing
c-plate:
 # 2
☐ up ☒ down

:: Front Shocks

spring: bronze piston: 6x1.3mm
 shock fluid: 25wt. length: 109mm
 shock cap: aluminum rebound: full

:: Rear Shocks

spring: black piston: 6x1.3mm
 shock fluid: 25wt. length: 26mm
 shock cap: aluminum rebound: full

:: Chassis Braces / Wheel Hex

chassis braces:
☐ pivot ☒ molded ☐ aluminum
 wheel hex:
☒ standard ☐ narrow

:: Steering Blocks

steering blocks:
☒ standard
☐ cnc FT knuckles

:: Rear Hubs

rear hubs:
☒ standard
☐ cnc FT hubs

:: Differentials

front fluid: 5R
 center fluid: 5R
 rear fluid: 5R

:: Wing

location: ☒ forward ☐ back
 angle: ☒ low ☐ med. ☐ high
 type: al gap: _____

:: Gearing/Clutch

gearing: 16 / 44
 clutch shoes: aluminum
 clutch spring: ☐ .9mm ☒ 1.0mm ☐ 1.1mm

:: Engine

engine: _____ restrictor: _____
 muffler: _____ temp: _____
 glow plug: _____
 fuel: _____

:: Tires

tire (F/R): _____ / _____
 compound (F/R): _____ / _____
 insert: _____ wheel: FT 83mm
 traction additive: _____

:: Race and Vehicle Comments

qualify: _____ main: _____ finish: _____ tq: ☐

comments: _____

:: Track Info

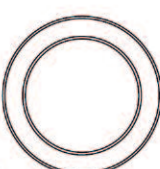
smooth: ☐ bumpy: ☐ blue groove: ☐
 traction: ☐ high ☐ med. ☐ low
 soft dirt: ☐ grass: ☐ clay: ☐ wet: ☐
 dusty: ☐ other: _____

:: Visserie

vis CHC

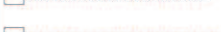
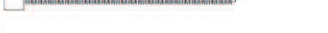
	3x8mm (25201)
	3x10mm (25202)
	3x12mm (25203)
	3x14mm (89208)
	3x18mm (89209)
	3x20mm (89210)
	3x22mm (89455)
	3x26mm (89211)
	4x6mm (89213)
	4x12mm (89214)
	4x14mm (89217)

roulements à bille

	steering bearing (89161)
	5x10mm (25237)
	6x10mm (31404)
	8x16mm (25236)
	15x21mm (89162)

Notes:

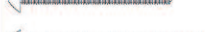
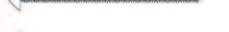
vis FHC

	2.5x8mm (89222)
	3x8mm (89223)
	3x10mm (25620)
	3x12mm (89454)
	3x16mm (89224)
	3x18mm (25191)
	3x20mm (25192)
	3x22mm (89474)
	3x24mm (89225)
	3x26mm (89226)
	3x28mm (89227)
	3x40mm (89228)
	3x45mm (89279)
	3x50mm (89452)

rondelles

	3mm lock washer (89231)
	2.5mm washer (89278)
	blue countersunk washer (89229)
	silver cone washer (89230)
	3x8mm thin washer (89218)
	diff washer (89120)
	diff shim (89117)

vis BHC

	2.5x3mm (89201)
	2.5x6mm (31520)
	3x6mm (31531)
	3x10mm (25211)
	3x12mm (89202)
	3x14mm (25187)
	3x16mm (89203)
	3x18mm (2308)
	3x20mm (25188)
	3x24mm (89204)
	3x26mm (89205)
	4x10mm (89206)
	4x12mm (89207)

vis HC

	3x3mm (25225)
	3x5mm (89219)
	4x5mm (25226)
	4x12mm (89220)
	5x4mm (89221)

Fiche de réglage

Rev. 1

:: Suspension avant

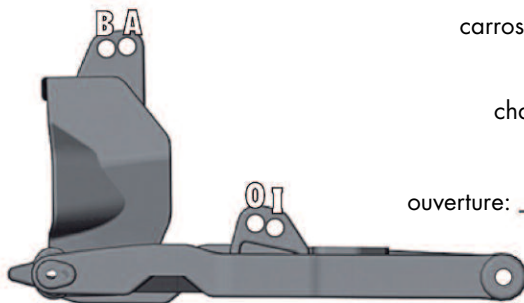
barre anti-roulis:
☐ 2.2 - noir
☐ 2.5 - argent
☐ 2.8 - dorée

prise de pincement:

 extérieur

bouchon d'axe de triangle supérieur
 avant # _____ arrière # _____

☐ haut ☐ bas ☐ haut ☐ bas



carrossage: _____

chasse: _____

ouverture: _____

garde au sol: _____

cale prise de carrossage
 # _____
☐ haut ☐ bas

:: Suspension arrière

barre anti-roulis:
☐ 2.2 - noir
☐ 2.5 - argent
☐ 2.8 - dorée

empattement:
☐ long
☐ moyen
☐ court

garde au sol: _____

cale de pincement arrière
 # _____
☐ Int ☐ Ext

fusée:
 haut
 bas

garde au sol: _____

cale d'anticabrage
 # _____
☐ haut ☐ bas

:: Amortisseur avant

ressorts: _____ piston: _____
 huile: _____ longueur: _____
 bouchon: _____ rebond: _____

:: Amortisseur arrière

ressorts: _____ piston: _____
 huile: _____ longueur: _____
 bouchon: _____ rebond: _____

:: Renfort de Châssis

renfort de châssis:
☐ pivot ☐ moulé ☐ aluminium
☐ standard ☐ étroit

:: Fusées Avant

fusées avant:
☐ standard
☐ usiné cnc

:: Fusées Arrière

fusées arrière:
☐ standard
☐ usiné cnc

:: Différentiel

huile avant: _____
 huile centrale: _____
 huile arrière: _____

:: Aileron

position: ☐ avancée ☐ arrière
 angle: ☐ bas ☐ central ☐ haut
 type: _____ espace: _____

:: Pignons/Cloche

rapport: _____
 masselotte: _____
 ressort d'embrayage: ☐ 0,9mm ☐ 1,0mm ☐ 1,1mm

:: Moteur

moteur: _____ buse: _____
 résonateur: _____ température: _____
 bougie: _____
 carburant: _____

:: Pneus

pneu: _____
 dureté: _____
 insert: _____ jante: _____
 traitement: _____

:: Commentaires sur la course et la voiture

qualifications: _____ finale: _____ résultat: _____ pôle position: ☐

commentaires: _____

:: Information du circuit

plate: ☐ bosselée: ☐ rainurée: ☐
 adhérence: ☐ fort ☐ moyenne ☐ faible
 gras: ☐ herbe: ☐ argile: ☐ humide: ☐
 poussière: ☐ autre: _____



Associated Electrics, Inc.
26021 Commercentre Dr.
Lake Forest, CA 92630 USA
<http://www.TeamAssociated.com>
<http://www.RC10.com>



Distibué en France par :
Model Racing Car
ZAC, 15bis Avenue De La Sablière 94370 Sucy En Brie
Tel. : 01.49.62.09.60 Fax : 01.49.62.09.73
www.mrcmodelisme.com
© Copyright MRC 10/2007
Made in China